La linea della memoria
volume 10

Il Fronte del cielo

Guida all'Aviazione nel Veneto durante la Grande Guerra. 1915-1918.

2 edizione 2012 per il Comune di Istrana
Edizione Speciale per il 95° anniversario della battaglia aerea di Istrana
Rivista e corretta.

ISTRIT
Via Sant'Ambrogio in Fiera, 60
31100 - TREVISO
email: ist.risorgimento.tv@email.it
email: istitutorisorgimento@libero.it

Grafica e impaginazione di
Stefano Gambarotto

Credito Fotografico e Fonti Documentali
Archivio Paolo Varriale - Archivio Francesco Ballista
Ufficio Storico Aeronautica Militare (Roma) - Istituto Storico dell'Arma del Genio (Roma)
Museo del Risorgimento di Treviso - Servizi Fotografici Esercito Italiano (SFEI)
Archivio Giancarlo Sartor (riferimenti bibliografici 48, 68, 106, 107, 108)
Archivio Mauro Antonellini - Archivio Dino Ulliana - Archivio Bruno Fanton
Archivio Pierluigi Costa (Torino) - Illustrazione Italiana - Il Secolo d'Italia
Archivio Ass. «Il Piave 15-18» - Antonio Mucelli (riferimento bibliografico 59)
Archivio Storico Pro Loco Paese (TV) - Museo Baracca di Lugo di Romagna
Archivio Rocco Zanatta (riferimenti bibliografici 23, 70).

L'autore desidera esprimere un particolare ringraziamento a Paolo Varriale,
Roberto Gentilli e Francesco Ballista per la fondametale collaborazione fornita.

In copertina:
«La battaglia aerea di Istrana»
di Achille Beltrame
«Domenica del Corriere» del 6-18 Gennaio 1918

ISBN 978-88-96032-10-7

IL FRONTE DEL CIELO

Guida all'Aviazione nel Veneto durante la Grande Guerra

1915-1918

di
Renato Callegari

con la collaborazione di
Stefano Gambarotto

ISTRIT

Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano
- Comitato di Treviso -
Comune di Istrana - Biblioteca Comunale di Istrana
2012

Ringraziamenti

La parte fondamentale delle notizie su cui si basa il presente lavoro sono tratte dall'opera di Paolo Varriale e Roberto Gentilli: «Gli Assi ed i reparti dell'Aviazione italiana nella Grande Guerra», edite dall' Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Agli autori e all'editore, vanno i nostri più sentiti ringraziamenti per la grande disponibilità. Si ringraziano inoltre: Francesco Ballista, Mario Marangon, Giancarlo Sartor, Antonio Mucelli, Pierluigi Costa, Dino Ulliana, Innocente Azzalini, Ivo Michael Forti, Marco Rech, Giancarlo Zanardo, Mauro Antonellini, Gregorj Alegi, Bruno Fanton, Giovanni Righetto, il Museo Ancillotto di Treviso nella persona del maggiore Pedroni (3°Rmv), Claudio Gallet, Andrea Schiona, Il Museo Storico del Genio di Roma nella persona del generale Damiani, Mariano Ranisi, Bruno Marcuzzo, Luigino Scroccaro, Luigi Urettini, Paolo Pontello, Rocco Zanatta, Gastone Saneolodi, il Comune di Quinto, Il Museo Baracca di Lugo di Romagna nella persona di Daniele Serafini, Gerald Penz, Vittorio Galiazzo, Igino Marangon, Giovanni Billio, Giuseppppe Vanzella, Francesco Brazzale, Fausto Paiar, l'Associazione Arma Aeronautica (Sede di Roma), Faustino Lorenzetto e Giambattista Corrent. Infine ci scusiamo con coloro, che ci hanno reso testimonianze e fornito informazioni ed aiuto nella raccolta di notizie e che non possiamo citare per la mancanza di spazio.

Un particolare ringraziamento va a mia moglie Luisa per la pazienza dimostrata durante la stesura di questo volume.

Renato Callegari

I CIELI DI ISTRANA

Il Comune di Istrana è legato in maniera indissolubile al mondo dell'aviazione. Il connubio iniziò con lo scoppio della prima guerra mondiale e la costruzione del primo aeroporto ai confini con Vedelago e Trevignano. Da quel campo, frequentato da tanti epici cavalieri dell'aria come Baracca e Scaroni, partirono il 26 dicembre 1917, i velivoli che combatterono la più grande battaglia aerea del fronte italiano. Poi negli anni '50 la costruzione dell'attuale base aerea con le ferite degli espropri, ferite che nel tempo si sono rimarginate. Con amabilità e intelligenza i nuovi arrivati sono riusciti a penetrare nei cuori dei residenti; oggi l'aeroporto lo chiamiamo «nostro» sottintendendo una integrazione completa, una voglia di camminare insieme come quel giorno, quel fatidico 21 ottobre 1981 con la sfida tra gli F104 e le auto di Formula 1. Giorno nel quale non solo da Istrana ma da tutto il Veneto accorsero a vedere l'insolita sfida. Ora, mentre ci accingiamo a ricordare dopo trent'anni quel fantastico momento, ci è parso opportuno ristampare questo libro che parla dell'antico aeroporto e di quella epica battaglia aerea che è entrata nella storia dell'aviazione mondiale. Ringraziamo Renato Callegari autore del presente testo così ricco di notizie e così preciso nella ricostruzione.

Il Presidente della Biblioteca	L'Assessore alla Cultura	Il Sindaco
Dott.sa Cristina Favaro	Avv. Marco Facchinello	Ing.Enzo Fiorin

Nota introduttiva

Questo lavoro nasce da una ricerca sulla presenza aeronautica nella zona ad ovest di Treviso durante la prima guerra mondiale. I materiali raccolti furono impiegati per allestire la mostra «Il Fronte del Cielo», organizzata nell'ottobre del 2005 dall'Amministrazione Comunale e della Pro Loco di Paese alle porte di Treviso. La stesura del testo si è dunque sviluppata a partire da un nucleo originario nel quale l'attenzione si è focalizzata sull'attività dei campi di volo di Istrana, San Luca di Paese e Quinto di Treviso. Intorno al lavoro iniziale sono state poi costruite le parti relative alle altre province. Dopo un lungo cammino, il volume viene ora consegnato ai lettori sperando che possa diventare un ausilio semplice ma efficace, utile a riscoprire la storia quasi dimenticata, di luoghi e di testimonianze il cui ricordo deve essere sottratto all'oblio. La caratterizzazione di guida che connota il presente lavoro impone che gli argomenti vengano trattati con la necessaria sintesi. L'attenzione è quindi stata concentrata sugli avvenimenti di maggior rilievo e sugli «assi» che con le loro gesta infiammarono i cuori di una nazione. Qualche episodio rilevante sotto aspetti diversi può essere stato tralasciato o esaminato con la brevità connaturale allo spirito del volume. Invitiamo i lettori a segnalare sviste o imprecisioni. L'autore ringrazia fin d'ora per il contributo.

Indice

Un pioniere dell'aviazione in Veneto: Almerico Da Schio, costruttore del primo dirigibile del nostro paese, l'aeronave «Italia» che volò il 17 giugno 1905.

Capitolo primo

Prologo

Primavera 1918. Nonostante il terribile colpo subito a seguito della sconfitta di Caporetto, che mise la nostra Aviazione a dura prova, essa si era velocemente ricostruita in vista delle prove che l'attendevano al varco, prima fra tutte la «Battaglia del Solstizio» che sarà combattuta in giugno. Ora l'Aviazione poteva contare su numerose squadriglie di cacciatori, bombardieri e ricognitori. I piloti sapevano volare di notte, colpire gli obiettivi con grosse formazioni, duellare centrando gli avversari con precisione. Usano la radio per dare indicazioni e controllano attivamente il cielo. Adesso possono anche contare su un servizio meteorologico efficace e su una rete di comunicazioni e di allarme bene organizzata. Allo loro spalle lavora un apparato industriale che produce gli aerei e il materiale che serve a farli volare. Inoltre è stata costituita una serie depositi, di scuole e centri di formazione che mantengono alti gli standard quantitativi e qualitativi. Un grande sforzo è stato compiuto, non solo se si considerano le tragiche dimensioni della rotta di Caporetto ma anche il fatto che il primo aereo che ufficialmente volò, lo fece solo tredici anni prima. Tutte le esperienze aeronautiche precedenti al 17 dicembre 1903, giorno in cui la macchina dei fratelli Wright si staccò stabilmente da terra, erano riconducibili infatti al solo volo aerostatico, sviluppato con i palloni fin dal 1783

Le origini

Il Veneto ebbe una parte importante nella conquista del cielo, un ruolo che anche l'antica mitologia gli riconosce. Come ricorda Lorenzo Braccesi, Dedalo approdò proprio alla foce del Po. Sulle isole Elettridi, formate dal fiume, avrebbe *«posto in una di esse la sua statua e nell'altra quella del figlio Icaro; poi, avendo navigato alla loro volta i Pelasgi, quelli cacciati da Argo, dicono che Dedalo sia fuggito e si sia diretto verso l'isola Icaria…»* dalla quale avvenne la sua mitica fuga alata[1]. Mitologia a parte, storicamente si ricorda l'opera di Fausto Venanzio da Sebenico (possedimento veneto) che pubblicò a Venezia verso il 1595 un'opera intitolata *Machinae novae*, nella quale l'autore descriveva una sorte di paracadute. Dopo di lui l'agordino Tito Livio Burattini nel 1648 a Varsavia, costruì una colomba meccanica volante che si alzò alla presenza del Re di Polonia. Da non dimenticare quindi l'opera del gesuita Francesco Lana, dove è descritta una aeronave che poteva sollevarsi grazie a due lobi a cui era stata sottratta l'aria[2]. Bisogna però arrivare alla fine del '700 per avere qualche risultato pratico. La notizia che in Francia il 4 giugno 1783 un modello di pallone ad aria calda si era alzato, subito rimbalzò per tutta l'Europa. A Venezia essa giunse attraverso un dispaccio dell'8 dicembre inviato dall'ambasciatore Dolfin e mise in agitazione i dotti della Repubblica. Sul finire dello stesso anno a Verona il Cossali faceva volare un pallone, ma non era il solo. Il 24 febbraio dell'anno seguente anche ad Udine il barnabita Stella faceva decollare un aerostato. A Venezia quindi il 15 aprile dello stesso anno volava il pallone

[1] Lorenzo Braccesi, *La leggenda di Antenore*, Padova, Signum 1984, p.21.
[2] Giuseppe Boffito, *Il Volo in Italia*, Fienze, Barbera, 1921.

Il dirigibile «Italia».

dei fratelli Zanchi la cui realizzazione era stata finanziata dal procuratore di San Marco Francesco Pesaro. L'evento ebbe vasta eco e la notizia fu celebrata largamente, anche se il globo atterrò in maniera rovinosa al Cavallino[3].

Ancora a Venezia il conte Carlo Bettoni, membro di varie accademie scientifiche e letterarie, diede alle stampe uno scritto sui palloni ad idrogeno, descrivendone anche uno *dirigibile* e anticipando l'uso possibile dei mezzi aerei che, a suo dire avrebbero offerto «la possibilità di salvare le persone che stanno per annegare...», o quella di «operare salvataggi sui tetti quando le scale sono impraticabili...», o di far sì che «speciali sentinelle volando di notte - potessero - segnalare gli incendi», consentendo di «trasportare rapidamente le autorità nei luoghi ribellati..». Infine, secondo il conte Bettoni, «con un grosso pallone - si sarebbe potuto - sollevare in aria, durante la siccità, tale e tanta quantità di acqua da innaffiare le campagne a piacere degli agricoltori». Così dunque, alla fine del Settecento si immaginava il futuro dell'Aviazione.[4] Sempre nel 1784 iniziarono in Italia le prime ascensioni con persone a bordo. Dopo quella di Andreani a Milano ne furono effettuate a Venezia nel 1806, a Padova nel 1808 con atterraggio ad Arquà, a Treviso nel 1810[5], a Cison di Valmarino nel 1811 senza passeggeri[6], a Verona nel 1825 e a Padova nel 1825 quando Elisa Garnerin saliva dal prato della Valle per poi lasciarsi cadere con un rudimentale paracadute. Nel 1838 e nel 1846, altri due aerostati decollano a Venezia. Poi a volare con le mongolfiere sono ancora Orlandi a Padova nel 1844 e infine Arban sempre a Padova nel 1847. Parallelamente ai palloni ad aria calda si sviluppava la tecnologia dei palloni ad idrogeno che garantivano si una maggiore forza ascensionale, presentando però il problema della pericolosità del gas impiegato per gonfiarli e del suo reperimento in grandi quantità[7]. Il Veneziano Seifard che volò con Arban a Padova nel 1847, si occuperà anche della questione relativa alla dirigibilità dei palloni [8]. Nel Veneto vi fu anche il primo tentativo di uso bellico del volo. Nel 1849 durante l'anno in cui Venezia si rese indipendente dagli Austriaci, questi ultimi progettarono il bombardamento della città con palloni. Sembra che questi siano stati costruiti a Treviso «dai Croati...».[9] Per fortuna gli aerostati in balia delle correnti andarono per conto loro senza creare danni. Il problema della navigazione aerea e cioè di come poter dirigere in qualche modo le primitive aeronavi dell'epoca, la cui sorte rimaneva affidata ai capricci dei venti, si pose quasi subito. Vittor Gera da Conegliano ai primi dell'800 inventava a questo scopo il *pallone-aquilone*.[10] Nella seconda metà del secolo furono poi diversi i teorici che paventavano metodi vari per risolvere la questione. Solo nel 1852 però comparve un primo aerostato motorizzato. Ad idearlo fu il francese Henri Giffard. La via era

[3] *Ibidem*.
[4] Aeritalia–Aeronavali, *40 anni di una industria*, Stile Regina 1988. p. 8.
[5] Giorgio Garatti, *Sport e Giochi nella marca Trevigiana*, Treviso, Editrice Trevigiana 1966.
[6] *Ibidem*.
[7] Giuseppe Boffito, *Il volo...,* op. cit.
[8] Aeritalia-Aeronavali, *40 anni...*, op. cit.
[9] *L'Ala d'Italia,* dicembre 1940.
[10] Giorgio Garatti. *Sport e Giochi...*, op. it.

Gli austroungarici tentarono di servirsi di palloni per bombardare Venezia nel 1849.
La «vox populi» sosteneva che fossero stati costruiti a Treviso «dai croati».

così tracciata.[11] In Italia il primo a sviluppare una macchina sagomata all'occorrenza fu Pasquale Cordenons, nato a S. Maria di Sala nel 1838. Egli realizzò nel 1880 il progetto di un dirigibile e lo costruì, ma non potè farlo volare perché a Vicenza, non vi era nessuno in grado di fornire il gas necessario. Sei anni dopo, il progetto Cordenons raccolse l'interesse dei militari, ma il suo autore morì prima di poterne dimostrare la validità. L'eredità fu raccolta da un suo allievo, il Conte Almerigo da Schio, che costruì nel 1888 un dirigibile il cui progetto fu approvato e sostenuto finanziariamente anche dalle autorità militari che a tale scopo versarono un contributo. Nel 1905 a Schio la prima aeronave costruita nel nostro paese fu pronta. Si chiamava «Italia» e volò sui prati in località Caussa. La gente nell'alzare gli occhi al cielo diceva «*...Questa xe la sfera del Conte Schio, fata co' a la so' testa e coi so' schei...*».[12] Nel 1903 salì agli onori delle cronache aeronautiche locali un curioso personaggio, il capitano Quaglia, che si esibiva su un trapezio attaccato a un pallone, battezzato «Città di Verona» e che suscitò grande curiosità a Conselve e Montagnana[13].

Un altro concittadino del conte Almerigo, Domenico (Nino) Piccoli nel 1909 costruiva a Mantova due dirigibili chiamati «Ausonia», e li mise a disposizione dell'esercito, ricevendo però una risposta negativa a causa della mancanza di personale. Nino fu un grande aeronauta, vincendo molte gare con palloni e diventando anche durante il primo conflitto mondiale istruttore militare di Dirigibili.[14]

La nuove macchine volanti non potevano non catturare l'attenzione dei militari che, pur senza intravederne da subito le reali possibilità, non mancarono di interessarsene. Quando nel 1884 il francese M. Eugene Godard presentò i suoi palloni frenati all'Esposizione Nazionale di Torino, il Ministero della Guerra incaricò il Tenente Pecori-Girarldi di seguire gli esperimenti del francese. Nasceva così la Sezione Aerostatica dell'esercito presso il Genio, affidata al comando dello stesso ufficiale. Nel 1887 alle dipendenze del 3 Rgt., essa diventò «Compagnia Specialisti del Genio» con compiti anche di fotografia ed illuminazione. Nello stesso anno e nel corso del seguente, la compagnia ricevette il battesimo del fuoco partecipando alle operazioni in Eritrea. Venne poi trasferita alla caserma *Cavour* dove, nel 1894 fu trasformata in «Brigata Specialisti del Genio»[15]. Fu proprio questa unità che, nel 1906, agli ordini del capitano Tardivo e del tenente Ranza, realizzò a Venezia con un pallone frenato e rimorchiato, provvisto di macchina fotografica, le prime immagini planimetriche al mondo. L'operazione fu portata a termine per conto del Magistrato delle acque del capoluogo lagunare[16], focalizzando l'attenzione sull'uso allora più appropriato del mezzo aereo.

[11] *Ali Italiane*, Rizzoli, 1978, vol.1
[12] *Ibidem.*
[13]Luigi Luppi, *Padova nella storia del Volo*, Padova, Signum, 1984.
[14] Luigi Luppi, *Padova nella storia...*, op. cit e Angelo Lodi, *Storia delle origini dell'aeronautica militare, 1884-1915. Aerostieri, dirigibilisti, aviatori dell'Esercito e della Marina nel periodo pionieristico*, Roma, Bizzarri 1976. vol. 1
[15] *Rivista Aeronautica*, marzo 1959.
[16]Angelo Lodi, *Storia delle Origini...,* op. cit.

L'avvento del più pesante

Un nuovo interesse sarebbe stato destinato ad attraversare in breve tempo il neonato mondo aviatorio. Ben presto tutti avrebbero guardato a macchine volanti che per guadagnare il cielo non avrebbero più avuto bisogno di gas meno pesanti dell'aria, potendo invece fare affidamento sulla sostentazione dinamica di superfici alari in movimento. Vari tecnici in Europa e nel mondo sperimentavano modelli ispirati a questi principi. Il volo aerostatico che aveva aperto all'uomo la via dell'aria, non rappresentava che un'avventurosa parentesi: l'obiettivo finale rimaneva il volo dinamico. Nel 1877 il milanese Enrico Forlanini fece sollevare un rudimentale modello di elicottero a vapore.[17] Realizzò una macchina provvista di due eliche coassiali del diametro di 1,8 metri e del peso totale di circa 3,5 Kg. Anche in Veneto verso la fine dell'800, ci fu chi si interessò al problema. Nel 1894 sembra che Carlo Menon a Roncade avesse realizzato un aereo a pedali col quale fece qualche balzo, aiutandosi con un traino di cavalli.[18] Nel 1904 Aldo Corazza di Cavarzere si lanciava invece dalle pendici del monte Ca' Barbaro ad Este con un *libratore.*[19] Corazza era in contatto con i pionieri Chanute di Chigago e con i fratelli Wright. Costruì un libratore biblano di 4,6 metri di apertura che controllava con regolari timoni di profondità. Poi cercando di applicarvi una forza motrice, realizzò l'«aerocicloplano» che sfruttava la forza muscolare per azionare un'elica. Nonostante i diversi tentativi gli esperimenti non diedero sviluppi successivi.[20]

Il volo dei fratelli Wright del 1903, ritenuto a lungo - erroneamente - il primo della storia, (il tedesco Gregor Weisskopf due anni prima nel Connecticut, aveva già sperimentato con successo un aeroplano[21]), fece aumentare l'interesse per il più pesante dell'aria, dando vita a diversi esperimenti anche in Italia. Nel 1905 il bresciano Achille Bertelli tentò per primo di guadagnare il cielo con il suo «Aerostave», macchina che avrebbe dovuto essere costituita da un'ala fissa per il volo e da un pallone per sollevarsi. All'ultimo momento il pallone fu sostituito da un grande telo e l' «Aerostave» venne trainata da sei pariglie di cavalli, sollevandosi quasi fosse un aquilone a circa 70 metri da terra con a bordo il capitano Vittorio Cordero di Montezemolo.[22] Due anni più tardi fu la volta dell'*aliante idrovolante* trainato del veronese Mario Calderara a La Spezia. Dopo contatti epistolari con i fratelli Wright, Mario Calderara chiese al Ministero della Marina l'autorizzazione a compiere alcuni esperimenti di volo sull'acqua, a rimorchio

17 *Ali Italiane*, op. cit.

18 Giorgio Garatti, *Sport e Giochi...*, op. cit.

19 Un aliante destinato a percorrere una traiettoria in planata partendo da un punto che è più alto del punto di arrivo.

20 Luigi Luppi, *Padova nella storia...* op. cit.

21 Giorgio Evangelisti, *Macchine bizzarre nella storia dell'Aviazione*, Firenze, Olimpia 1980. Ben pochi sanno che i fratelli Wright non furono i primi a volare. Vennero preceduti infatti nell'agosto 1901 da un immigrato tedesco, Gustav Weisskopf, che con il suo «Model 21» riuscì a staccarsi da terra sotto gli occhi di alcuni giornalisti, che ne riportarono la notizia sulle cronache dell'epoca. Di quel volo non esiste una traccia fotografica. Studi sperimentali compiuti nel 1997 presso il centro sperimentale di Manching permisero al pilota Horst Phillip di dimostrare che una replica dell'apparecchio di Weisskopf era perfettamente in grado di volare. Weisskopf non aveva però né i mezzi, né lo status dei Wright, passati quindi alla storia come gli autori del primo volo «ufficiale»..

22 Carlo d'Agostino, *Pionieri del volo,* in *Air Vallée*, ottobre 2007.

di un natante. Nella primavera del 1907 egli diede inizio alla serie dei suoi tentativi di volo a vela nel golfo di La Spezia. La «macchina volante» da lui realizzata era ispirata al biplano dei fratelli Wright. Si trattava di un *libratore* piazzato su due galleggianti e trattenuto da funi che, lentamente rilasciate dalla *pirobarca* che lo trainava, portavano l'apparecchio a un sollevamento controllato. Proseguendo gli esperimenti, Calderara si imbarcò sul cacciatorpediniere «Lanciere». I decolli avvenivano direttamente dalla coperta della nave, la cui elevata velocità consentiva al mezzo di salire ad una quota molto più alta. Calderara raggiunse così un altitudine di oltre quindici metri. Un'improvvisa e brusca accostata a sinistra del «Lanciere», sbilanciò il *libratore* facendolo precipitare in acqua. Il pilota veronese fu trascinato tre metri sotto la superficie del mare dove rimase bloccato perché trattenuto dai cavi di acciaio dell'apparecchio. Giunse in ospedale quasi annegato e leggermente ferito. Quell'incidente pose termine alla serie dei suoi esperimenti che la Marina interruppe perché giudicati troppo pericolosi. Nel 1908 poi, un comitato di appassionati e militari di Roma, invitarono in Italia il famoso pioniere francese Leon Delagrange con il suo *Voisin*.[23] Il 24 maggio dalla piazza d'armi della capitale decollava così il primo aereo a motore ad aver volato nel nostro paese. Altri voli vennero eseguiti dal pilota transalpino nei giorni seguenti. Poi Delagrange si spostò a Milano dove continuò a volare per tutto giugno e dove ebbe anche un incidente con la rottura del motore. In luglio si trasferì a Torino. Qui portò con sè in aria il primo passeggero, l'ingegner Carlo Montù, presidente della *Società Aviazione Torino*, che divenne così il primo italiano ad aver volato su un aereo a motore. Delagrange condusse in volo anche Teresa Peltier, la prima donna a volare al mondo.[24] Nella primavera dell'anno successivo giungeva in Italia anche Wilbur Wright invitato da un nuovo *Circolo Aviatori* che nel frattempo aveva allestito un campo a Centocelle. In quell'occasione si brevettava così il primo pilota italiano: Mario Calderara.

Ormai gli esperimenti si moltiplicavano e nel periodo successivo (1909-10) furono molti i pionieri che affrontarono il cielo: Faccioli, Agusta, Anzani, Miller, Fillasi, Cobianchi, Frassinetti, Gemma, Antoni, il veneziano Chiribiri[25], Darbesio con il suo *Asteria* per finire con Enrico Restelli e Felice Buzio ed il loro velivolo *Rebus.* Imprese amplificate sempre nel 1909 da un altro avvenimento di grande importanza, il «Circuito di Brescia», vinto dall'Americano Curtiss.[26] Al raduno bresciano furono presenti spettatori d'eccezione, primo fra tutti Franz Kafka che di quei giorni eroici scrisse sul quotidiano *Deutsche Zeitung Bohemia*.[27] Quello di Brescia fu uno dei primi «circuiti aerei» europei. Vi parteciparono alcuni fra i maggiori pionieri dell'aria di allora: il francese Louis Bleriot, gli italiani Alessandro Anzani, Mario Calderara e Mario Faccioli ed il conte transalpino

[23] *Ali Italiane*, op. cit.

[24] Mario Cobianchi, *Pionieri dell'Aviazione in Italia*, Roma, Editoriale aeronautico 1943.

[25] Il veneziano Antonio Chribiri, emigrò dalla laguna per lavorare nelle città industriali del Nord. Fu dipendente della Florentia, Zurst, Isotta Fraschini e Miller. Infine si mise in proprio a Torino nel 1910 con Maurizio Ramassotto e G. Vega. Costruiva Aeroplani e parti staccate. Fabbricò più di 100 motori Gnome. Dal 1919 iniziò costruire automobili che ebbero anche discreto successo, l'attività continuò fino al 1928 quando la crisi ne decretò la fine.

[26] *Ali Italiane*, op. cit.

[27] L'articolo si intitolava *Die aeroplane in Brescia.*

Henri de La Vaulx con un dirigibile. Moltissimi furono anche i dilettanti che, con le loro macchine non riuscirono nemmeno a staccarsi dal suolo o vi ricaddero dopo appena qualche metro di volo. Erano ancora tanti coloro i quali diffidavano della nascente aeronautica, che appariva loro solo come una nuova moda. Non così Gabriele D'Annunzio che invece, proprio in occasione dell'avvenimento di Brescia, poté volare con Curtiss e diventò un convinto sostenitore dell'aviazione. Tra gli spettatori delle giornate bresciane, anche il grande Giacomo Puccini, affascinato dalle novità tecnologiche che il nascente futurismo esaltava [28]

Nel 1910 il Ministero della Guerra, per colmare il ritardo nel settore aeronautico rilevava l'aviosuperfice di Centocelle e vi insediava una scuola per piloti. Nel campo dei più leggeri dell'aria invece, la *Brigata Specialisti* contava già oltre che sui palloni, anche sul nuovo dirigibile *N1*. Erano disponibili poi l'*Italia* del conte Da Schio, l'*Usuelli* costruito a Milano come pure il *Leonardo da Vinci* di Forlanini. Crocco e Ricaldoni nel frattempo avevano sviluppato un centro di esperienze nella caserma *Cavour* a Roma dove avevano realizzato appunto l'*N1* e dove nasceranno i più famosi dirigibili Italiani. Alla loro preparazione accademica si aggiungeva la geniale intuizione del meccanico soldato Angelo Contin che, come scrive Costanzi, «...non era turbata dalla istruzione convenzionale».[29]

In quell'anno Alessandro Tonini di Vicenza acquisiva a Milano le quote della *Rebus* e iniziava la costruzione di un suo velivolo chiamato *Monorebus*. Alessandro, nato a Cavarzere (VE) nel 1885, era figlio di un ingegnere del Genio Civile e un appassionato di cose aeree. Si trasferì a Milano trovando impiego come progettista alla *Rebus* di Restelli e Buzio. L'azienda realizzava anche motori per aerei. Tonini, dopo avere assemblato il suo monoplano che andò distrutto in un incidente, dovette cessare l'attività. In seguito - nel 1912 - costruirà due monoplani «canard» da lui progettati, realizzando il primo velivolo al mondo con la fusoliera a guscio. Falliti anche questi tentativi dopo un corso tecnico in Belgio, sarà assunto durante il conflitto dalla Nieuport-Macchi dove diventò il principale progettista degli idrovolanti sviluppati dal Lohner (M7, 8, 9, 12, 17, 18, 19 e 24) e i biplani terrestri M14, 15, 16 e 20.[30]

Nel Veneto come nelle altre regioni si moltiplicarono le dimostrazioni di volo con aerei. Nel 1910 a Padova, a Verona con Molon e a Treviso. In particolare il barone padovano Leonino Da Zara, già affermato automobilista sportivo, in occasione del Circuito di Brescia acquistava un *Voisin* e sul finire del 1909 a Bovolenta, costruì il campo di volo che venne inaugurato il 16 novembre. Fu il primo aeroporto civile omologato in Italia. L'anno seguente il conte Da Zara portava in volo l'operatore cinematografico E. Frollo realizzando così la prima ripresa filmica aerea nel nostro paese[31]. A Treviso il 27 novembre del 1910, «l'Unione sport» presieduta da Dante Appiani, organizzò una dimostrazione sulla *piazza d'Armi* a S. Maria del Rovere, dove fu anche costruito un piccolo hangar. All'avvenimento intervennero migliaia di spettatori. Si esibirono Mario Cobianchi con un *Farman* e Umberto Cannoniere a bordo di un *Blèriot*. Quest'ultimo

28 Mauro de Vincentiis, *1909: a Brescia oggi si vola (Forse che sì... forse che no). Dagli inviati Franz Kafka e Luibi Barzini Sr.,* in: *Giornalisti*. Anno 5, n. 1, Febbraio 2006, p. 19 e ss.

29 Era un'autodidatta che non aveva frequentato scuole tecniche. Tra i due conflitti fu alla guida di una grande industria.

30 Virgilio Tonini, *Un aereo in cortile*, Varese, Macchione, 2003.

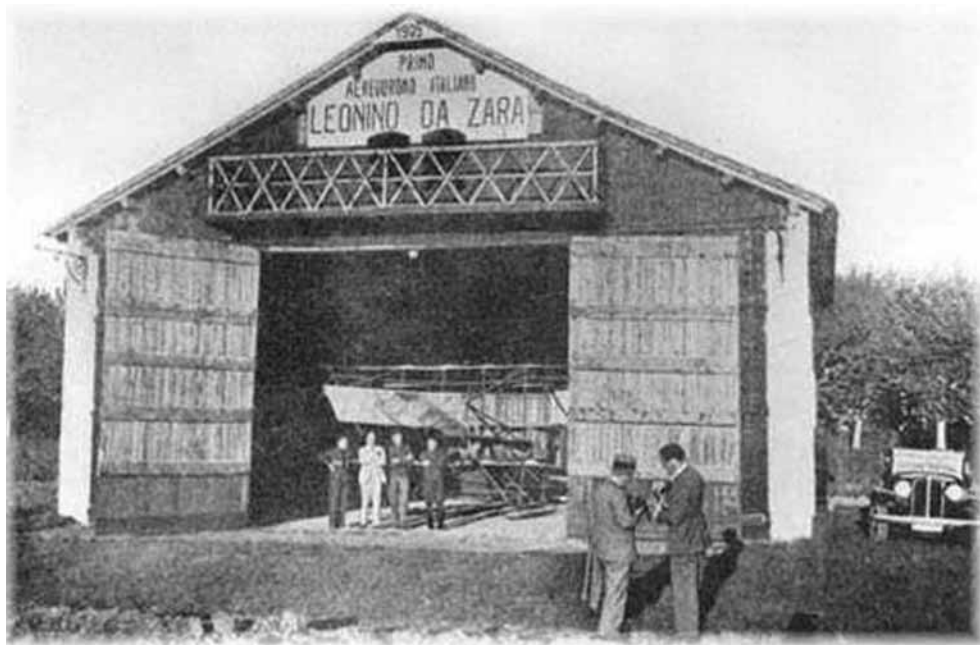
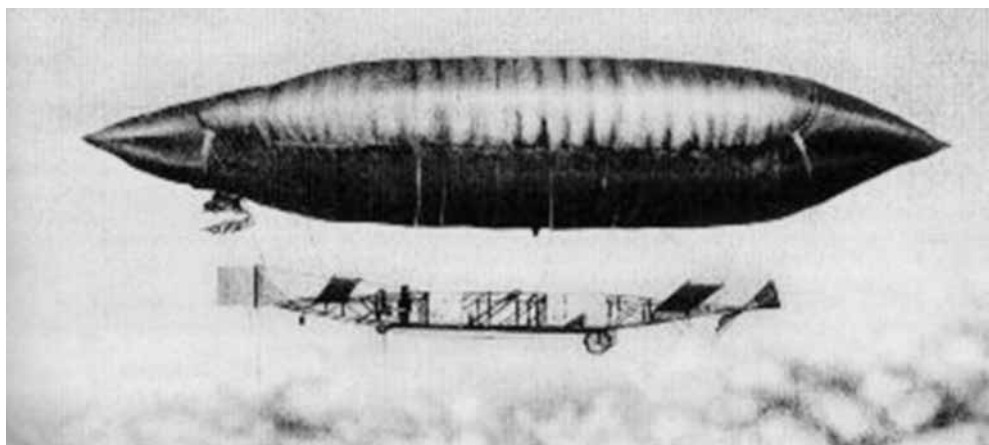
31 Luigi Luppi, *Padova nella storia*... op. cit.

ebbe un incidente che tenne la folla con il fiato sospeso. Cobianchi portò in volo diverse persone tra cui Savorgnan di Brazzà inviato speciale del *Resto del Carlino*[32] Lo sviluppo della nascente aeronautica fu favorito dal Regno d'Italia con una legge che nello stesso 1909 riorganizzava e finanziava le nuove iniziative. Fu previsto un consistente sviluppo degli aeroscali per dirigibili (7 cantieri per 9 dirigibili) e l'acquisto di 10 aerei. Era anche previsto di allestire 2 aeroscali smontabili di cui uno doveva essere realizzato nella zona di Treviso. Una modifica del luglio 1910 dava vita al *Battaglione Specialisti* che, l'anno successivo, sarebbe stato riorganizzato comprendendo oltre al Comando, il *1° Reparto*, che avrebbe gestito i parchi aerostatici e fotoelettrici e le comunicazioni telegrafiche; il *2° Reparto*, destinato a seguire gli aerodromi, l'impiego di aerei e le scuole di volo; il *3° Reparto* cui furono affidati l'esercizio dirigibili, le scuole dirigibili e la produzione idrogeno ed infine il *4° Reparto* che si sarebbe occupato di sperimentazione e costruzioni. Nel 1911, durante le periodiche *grandi manovre* che l'esercito svolse nel Monferrato, si fece per la prima volta un ricorso davvero significativo all'aeronautica, con un grande spiegamento di mezzi aerei. Veniva così definito il loro primo, chiaro, compito in ambito militare che era poi quello di provvedere all'osservazione e alla sorveglianza dei movimenti avversari. Fino ad allora, tali compiti erano tradizionalmente appartenuti alla cavalleria.[33] In quell'occasione fu adottata anche una nuova classificazione dei Dirigibili, identificando tre categorie: «P» = Piccoli (con cubatura di circa 4000 mc.), «M» = Medi (con cubatura media di 10000 mc.) e «G» = Grandi (da circa 20000 mc.). I tipi «N» già costruiti pertanto diventavano «P1» e «P2». Altri tipi diversi venivano classificati con altre lettere, come l'Usuelli «U» o il Forlanini «F».

Con la guerra di Libia (settembre 1911), furono inviati in Africa 12 aerei, 2 Draken e 2 Dirigibili, oltre a 9 aerei di volontari civili. Da quell'impresa il *Battaglione Specialisti*, poté trarre utili indicazioni. Le forze avversarie turche non possedevano mezzi aerei e pertanto gli italiani poterono sperimentare liberamente oltre alla ricognizione - ridisegnando le carte del territorio, - anche il bombardamento, il volo notturno, l'individuazione di mine subacquee e la loro distruzione con bombe. Inoltre con i dirigibili si trainarono sagome bersaglio in maniera da addestrare le truppe al tiro contraereo. Un *Draken* fu installato su un brigantino disalberato e una volta alzato e trainato poteva rilevare i bersagli terrestri, comunicando all'artiglieria i dati con un cavo telefonico in maniera stabile. Questi risultati ebbero grande risonanza internazionale, gettando le nozioni di base della moderna guerra aerea[34]. Bisogna ricordare però che fin dal 1899, con la conferenza internazionale dell'Aia, venne stabilito il divieto di uso bellico contro obiettivi civili dei primitivi mezzi aerei. Fu proibito «...attaccare e bombardare [...] lanciando dei proiettili e degli esplosivi dall'alto degli Aerostati e da altri mezzi analoghi, città, villaggi, case o bastimenti che non siano difesi». L'accordo, com'era facilmente prevedibile, non durò che fino al 1904 e nel corso della Grande Guerra, che sarebbe stata combattuta qualche anno più tardi, il bombardamento aereo, soprattutto a livello psicologico rappresentò una delle «innovazioni» più terrificanti.

Nonostante l'aviazione avesse già dimostrato tutte le sue potenzialità durante l'impre-

[32] Giorgio Garatti, *Sport e Giochi...*, op. cit.
[33] Angelo Lodi, *Storia delle Origini...*, op. cit.
[34] *Ali Italiane*, op. cit.

sa africana, molti la consideravano soprattutto uno sport, ritenendo aeroplani e dirigibili poco più che giocattoli. Nei reparti di fanteria e artiglieria queste assurde convinzioni sopravvissero in parte anche durante il primo conflitto mondiale. La via era comunque aperta e nelle alte sfere delle forze armate si era ormai convinti che il mezzo aereo permettesse se non altro di raccogliere maggiori informazioni sull'avversario. Nella specialità della ricognizione dunque, furono fatti i primi significativi passi per incrementare l'uso di tali nuovi mezzi. E' significativo ricordare il fatto che, in questa fase storica, il pilota resta ancora poco più che un «autista», uno *chaffeur,* spesso semplice soldato o caporale, destinato ad accompagnare nei cieli l'ufficiale osservatore.

L'hangar di Leonino Da Zara a Bovolenta.

Il dirigibile «Italia» sviluppato da Almerico Da Schio.

Capitolo Secondo

Gli anni dell'anteguerra

Con la guerra libica del 1911, in cui l'aviazione ebbe le prime timide esperienze di bombardamento e dell'uso di fucili e pistole in volo, l'interesse verso di essa crebbe. Già nel 1912, Leonino Da Zara, a cui si deve il primo campo di volo civile d'Italia, realizzato nel padovano a Bovolenta, lanciò una sottoscrizione pubblica allo scopo di acquistare aerei per la nuova arma. La proposta trovò subito approvazione e in ottobre quando la raccolta di denaro fu chiusa, si raggiunse la bella somma di 3.270.669,28 lire dell'epoca.[35] Nonostante gli intenti dell'iniziativa promossa dal Da Zara fossero chiari, tuttavia i fondi raccolti non vennero spesi per l'acquisto di nuovi velivoli, ma furono accantonati in vista di un rifinanziamento del *Battaglione Aviatori*. Tale operazione si realizzò con un opportuno voto parlamentare nel giugno del 1913, grazie all'interessamento di un pioniere dell'aeronautica Italiana, il già ricordato onorevole Carlo Montù che, come abbiamo visto, era stato presidente della *Società Aviazione Torino*.[36] Nel 1913 erano operativi diversi campi scuola militari con strutture stabili ad Aviano, Somma Lombardo, Cascina Malpensa e la stazione idrovolanti di Venezia. Ad essi si affiancavano strutture civili a Cameri e a S. Giusto (PI), oltre ai campi operativi di Centocelle (Roma), Mirafiori (TO), Venaria Reale (TO), Cuneo, San Francesco in Campo (TO), Busto Arsizio, Taliedo (MI), Padova, Bologna, La Comina (Pordenone) e altri minori. Inoltre funzionavano gli aeroscali per dirigibili di Vigna di Valle (Bracciano), Ferrara, Jesi, Baggio (MI), Campalto e Verona Boscomantico.[37] Nel Veneto i cantieri di Campalto e quello di Boscomantico erano stati realizzati nel 1910 per ospitare i dirigibili «P2» e «P3». Il campo della Comina invece nacque come campo scuola civile nel 1910, per poi essere rileva-

[35] Mario Cobianchi, *Pionieri dell'Aviazione...,* op. cit.
[36] *Rivista Aeronautica*, marzo 1959.
[37] Angelo Lodi, *Storia delle Origini...,* op. cit.

L'area del cantiere di Campalto.

to dai militari nel 1912. Quello di Aviano fu inaugurato come scuola militare di volo nell'aprile 1911, in seguito all'abbandono di Centocelle. Il cantiere di **Campalto** quindi, era situato vicino al cimitero locale, dove attualmente esiste ancora un deposito militare. Vi erano stati realizzati due hangar in lamiera e durante il primo conflitto ospitò i dirigibili «P5», «M1» e «F5». **Boscomantico** invece, che esiste ancora oggi come aeroporto, fu base dei dirigibili «M1», «M3», «P5» e «M11». Era dotato di un hangar metallico, situato nell'ansa dell'Adige di fronte al Forte Parona, a nord-ovest della città e a nord di Chievo. Fu subito previsto di realizzarvi un'area per l'atterraggio di aeroplani.[38] A Padova il campo di volo venne collocato nella *Piazza d'Armi* delle Basse di Brusegana. Il campo di Bovolenta infine, fu nello stesso periodo donato all'Esercito.

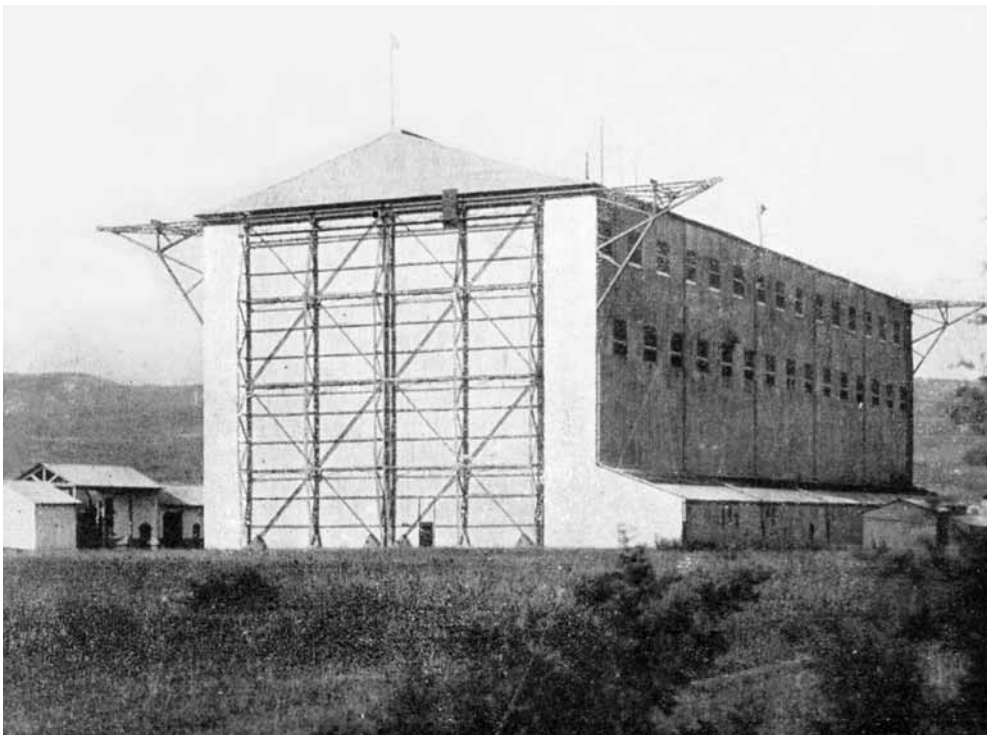
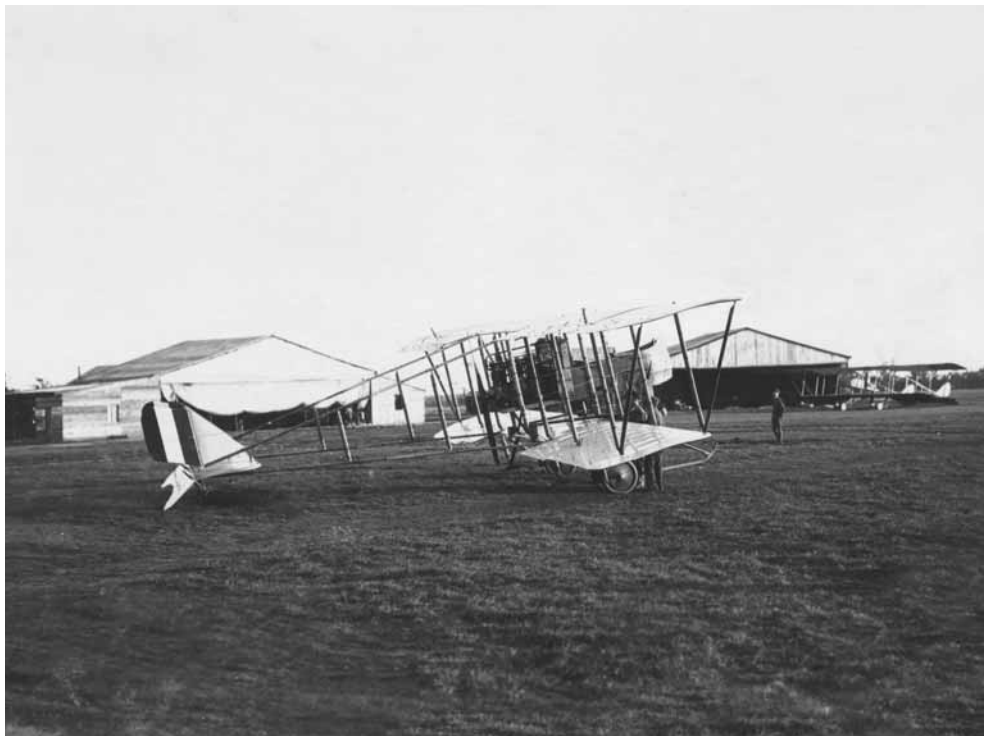
1913: l'aviazione dell'esercito e della marina

Il 23 gennaio del 1913 il comandante del *Battaglione Aviatori,* il tenente colonnello Cordero di Montezemolo, venne trasferito ad altro incarico. Gli successe interinalmente il maggiore Giulio Douhet, che dal 7 agosto diverrà poi comandante del reparto. Douhet lo riorganizzò sulla base di una relazione che gli era stata richiesta dal *Ministero della Guerra* nel dicembre del 1912. Nella relazione di Douhet, venne delineata l'unità elementare della nascente aviazione e cioè la «squadriglia», sia da *posizione* che *mobile.* Essa non fu più un semplice distaccamento ma un reparto organico formato da sezioni. Ogni reparto era costituito da 7 velivoli di cui 4 dovevano essere operativi, 1 di riserva e 2 per l'allenamento. Vi avrebbero prestato servizio 4 piloti, 4 osservatori e da 20 a 30 specialisti oltre al personale di governo. La *squadriglia mobile* inoltre doveva disporre di 2 aviorimesse smontabili, 1 auto-officina, 1 rimorchio per l'aereo di riserva, 2 motociclette, 1 autocarro per il personale, 2 biciclette, 2 stazioni telegrafiche da campo con 5 km di linea, una rete telefonica, un laboratorio fotografico con relativi apparecchi e mezzi di manutenzione, rifornimento e cartografici. Essa doveva poi essere in grado di operare con una autonomia di 20–30 giorni senza ricevere rifornimenti e doveva potersi spostare entro un raggio di 100 chilometri in 24 ore.[39] Per attuare il programma immaginato da Douhet erano necessari 84 aerei, di cui 14 ordinati all'estero e 70 prodotti in Italia. Già nel 1912 era stato bandito un concorso per aeroplani di costruzione nazionale. Dopo i necessari tempi di valutazione, fornitura e modifiche degli ordini, alla fine del 1913 risultavano in linea 50 monoplani *Bleriot* 80 cv., 18 monoplani *Nieuport* 80 cv., 34 *Farman* e 7 tra *Bristol*, *Caproni* e altri, senza contare gli idrovolanti della Marina. A giugno del 1914 fu proposto un altro finanziamento all'aviazione. Ma è solo a gennaio del 1915 che con una legge *ad hoc* viene dato un ulteriore impulso alla specialità in vista dell'entrata in guerra e il *Battaglione Aviatori* diventava un «Corpo» autonomo. Tra le innovazioni che Dohuet aveva proposto nella sua relazione vi era, fra l'altro, l'aumento da dodici a venticinque delle squadriglie da costituire[40]. Le venticinque squa-

38 Ibidem

39 Angelo Lodi, *Storia delle Origini...,* op. cit.

40 Alla fine le squadriglie saranno 14.

Il campo di Mirafiori a Torino.
Riferimento bibliografico 59.

L'hangar per dirigibili di Boscomantico (VR).
SFEI.

Il «Farman» fu tra i primi mezzi aerei dell'Esercito.
Archivio Costa.

San Marco da un idrovolante della Marina della base di San Andrea.
Archivio Antonellini.

driglie avrebbero poi formato tre gruppi, destinati ad entrare in attività entro il primo semestre del 1913. Un gruppo doveva fare base a occidente in Piemonte, un secondo a oriente - fra la Lombardia e il Veneto - ed il terzo nel Lazio. In Veneto, quali probabili aree destinate ad ospitare le squadriglie che avrebbero operato sul nord-est del Paese, vennero individuate le province di Padova, Verona e Treviso. Il primo dei campi di volo previsti, fu realizzato alle porte della città del Santo, dove si insediò la *VII° Squadriglia Nieuport*. Fu anche il solo dei tre siti progettati, ad entrare in attività entro il 1913. A guardia dei cieli delle Venezie, gli si affiancò infatti la base di Pordenone, già collaudato campo scuola, sul quale fu inviata la *XII° squadriglia Farman*. I nomi di Verona e Treviso per il momento sembravano scomparsi dall'elenco delle località destinate ad ospitare aviosuperfici. Per quanto riguarda il capoluogo della Marca, agli inizi di febbraio del 1913, il *Battaglione Aviatori* contattò il Comune per richiedere l'individuazione di zone adatte ad essere trasformate in campi di volo. Il 26 dello stesso mese, il municipio cittadino affidò ad un esperto il compito di trovare aree idonee allo scopo. Tali aree, secondo i requisiti fissati dall'esercito, dovevano essere libere da ostacoli e disporre di superfici di 150 x 300 metri. I risultati della ricerca furono trasmessi all'autorità militare ma nulla accadde[41].

La componente aeronautica della Marina

La Marina nel frattempo non stette a guardare ed anzi ebbe una parte attiva nello sviluppo delle tecnologia aeronautica. Dal 1907 aveva avviato la sperimentazione dell'uso di palloni frenati da bordo dell'incrociatore *Elba*. Il comando supremo delle forze armate la spinse poi a concentrare l'attenzione sui dirigibili, ritenendoli più adatti alle sue esigenze. Due anni dopo la costruzione del dirigibile *N1*, diventato poi *P1*, fu proprio un ufficiale di Marina a comandare il volo sperimentale Roma-Napoli-Roma. La Marina partecipò poi insieme all'Esercito anche alla gestione dei nuovi dirigibili che entrarono in servizio a Campalto, a Taranto e a Jesi. L'interesse per il più leggero dell'aria non le impedì tuttavia di occuparsi anche di aeroplani ed in particolare - naturalmente - di idrovolanti. Henry Fabre aveva portato in volo il primo aereo con galleggianti nel 1910 ed il Tenente di Vascello Mario Calderara, dopo i primi tentativi del 1907, quattro anni più tardi decollava da La Spezia con un idrovolante monoplano. La Marina in questa maniera, intendeva sviluppare anche l'aviazione navale.[42] Essa, dopo aver partecipato all'impresa libica, moltiplicò le sue iniziative. Nell'ottobre 1912 venne costituita la *Sezione Idroaeroplani* per la difesa costiera con sede nel glorioso Arsenale Militare di Venezia. Nella stessa sede furono spostate anche le attività di sperimentazione e lì approdò, come capo reparto delle costruzioni e riparazioni aeronautiche, anche il capitano Alessandro Guidoni con il suo *Farman* modificato in idrovolante. Nel corso della Grande Guerra vennero sperimentati i velivoli di Manlio Ginocchio e Raul Pateras Pescara e testato il primo aerosilurante italiano. Anche un *Ca5 (600)* fu modificato in idrovolante. Soprattutto

41 Angelo Lodi, *Storia delle Origini...,* op. cit.
42 *Rivista Aeronautica*, Numero speciale, marzo 1959.

ebbe rilevanza l'attività del veronese Luigi Bresciani che riprogettò un *Caproni* realizzando un aereo originale a bordo del quale perse però la vita. Con un *Caproni* fu anche sperimentato a Venezia il primo lancio di siluri da un aeromobile, gettando le basi della futura guerra aeronavale. Nel frattempo veniva costituito un nucleo di 8 aerei scuola, acquistati all'estero (*Curtiss* e *Borel*), impiegati prima nel *canale delle Vergini* e poi nell'Idroscalo di Sant'Andrea. In un secondo momento gli istruttori di volo, De Filippi, Roberti e Garassini lasciarono la Scuola è si trasferirono sulla corazzata *Roma* e sull'incrociatore *San Marco* per sperimentare l'uso di idrovolanti imbarcati. A queste esperienze, sotto la supervisione di Guidoni, seguì la modifica di un mercantile che diventò la nave appoggio idrovolanti *Elba*. Era quest'ultima una sorta di *hangar* galleggiante, pressoché a punto fisso, che serviva per il ricovero e la messa in mare degli idrovolanti. Il natante entrò in esercizio nel 1915, al comando dello stesso Guidoni che era anche comandate della Squadriglia imbarcata e direttore delle prove dei velivoli sperimentali. In seguito Alessandro Guidoni riceverà anche l'incarico di progettare la nave porta idrovolanti «Europa». La Squadriglia di base a Venezia fu battezzata «*San Marco*». L'*hangar* idrovolanti venne chiamato *Pier Fortunato Calvi* e sui fianchi degli aerei furono applicate due targhe: una con la bandiera della marina e l'altra con il leone di San Marco su fondo rosso. Già dal 1884, era stato scavato un canale nell'isola delle Vignole per realizzare un *siluripedio* allo scopo di testare i siluri.[43] La struttura, sistemata ad opera di Bresciani, diventò un'idroscalo. Nel 1914 ne venne realizzato un secondo a Punta Sabbioni, che rimase in uso durante tutto il primo conflitto mondiale.[44]

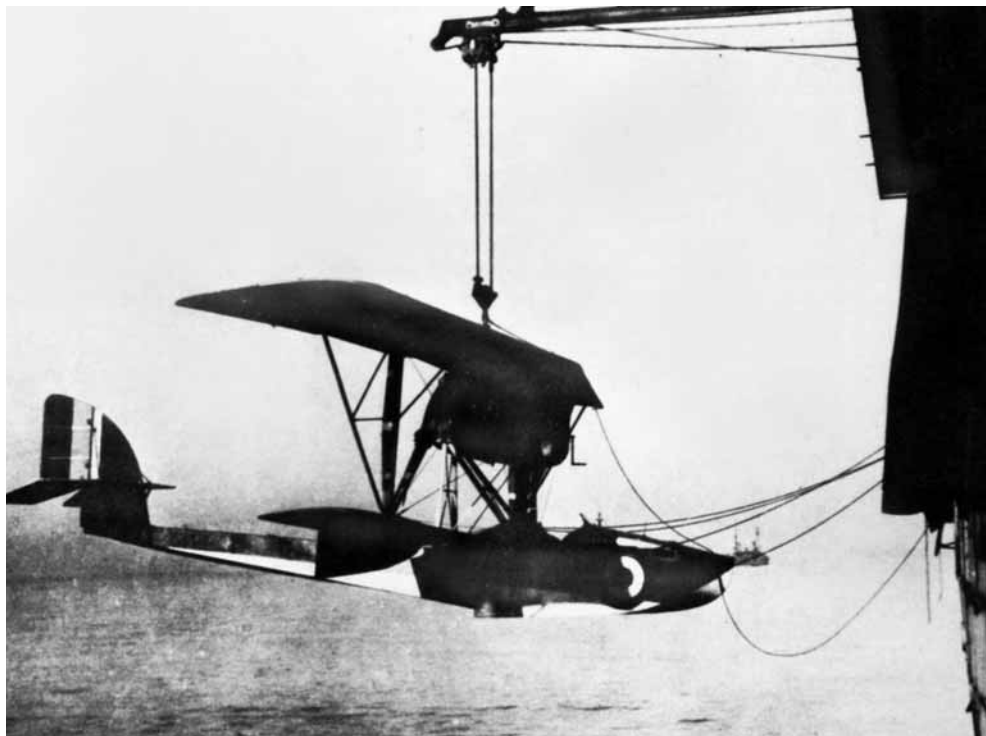
La Grande Guerra

Nell'800 durante il risorgimento, la politica italiana fu legata alla Francia. La crisi d'oltralpe del 1870 e la necessità di allestire una industria pesante, portò alla decisione di allearsi con l'ex-nemico di un tempo e nel 1882 l'Italia firmava con Germania e Austria la Triplice Alleanza. L'accordo a carattere difensivo, prevedeva l'intervento degli altri firmatari se uno dei contraenti fosse stato attaccato. Il paragrafo VII in particolare, stabiliva che l'Austria dovesse mantenere lo *status quo* nei Balcani ed inoltre contemplava una consultazione preventiva degli alleati prima di qualsiasi azione. L'accordo venne rinnovato nel 1887, aggiungendo garanzie all'espansione italiana in Nordafrica e compensi per le acquisizioni austriache nei Balcani. A partire da quell'epoca iniziò anche per l'Italia una timida attività coloniale nel corno d'Africa, che sfociò nell'impresa di Libia del 1911 e nella successiva occupazione delle isole del Egeo. Nel 1912 l'accordo fu anticipatamente rinnovato su richiesta Italiana, fis-

43 Nel 1864 il Fiumano Luppis concepì la prima «torpedine semovente agressiva» che aveva già una forma allungata ed era guidata da un filo. Veniva mossa da un meccanismo ad orologeria. Il progetto scartato dalla Marina austriaca, fu riprogettato assieme allo scozzese R. Whitehead che a Fiume aveva un'officina meccanica, rendendo l'arma autonoma ed azionata ad aria compressa, con un sistema stabilizzato. Il siluro era nato. Questa volta fu omologato e poi fu venduto anche ad altri paesi Europei tra cui l'Italia. *Storia della Marina*, Milano, Fabbri Editori, 1978, Volume 1.

44 www.http.turismo-provincia-venezia.it

Alcuni protagonisti principali del conflitto: Vittorio Emanuele III, Cadorna, Diaz, Il Duca d'Aosta, Gavrilo Princip, Carlo I e Francesco Giuseppe, Borovic, Conrad e Guglielmo II.

sando la nuova scadenza al 1926. Fu definito un eventuale piano difensivo contro la Francia e Russia. Nel contesto di tale disegno, l'Italia avrebbe formato l'ala sinistra nella zona dei Vosgi. La Germania e l'Austria potevano così contare sull'appoggio italiano nel loro programma di espansione verso i territori balcanici dell'impero Ottomano in rapido sfaldamento. L'Italia oltre alla espansione coloniale, ebbe in cambio il sostegno finanziario tedesco che porterà alla nascita delle due grandi banche nazionali: la Banca Commerciale Italiana (1894) e il Credito Italiano (1895). Esse finanziarono a loro volta l'industria pesante del nostro paese. Il clima tra gli «alleati» però non era dei migliori. L'Austria e l'Italia nonostante il trattato che le univa predisponevano le difese sul confine. Anche la situazione tra Germania, Francia e Russia era pessima. Quando accaddero i fatti di Sarajevo, la Russia intervenne facendo montare la tensione e scoppiare una guerra già nell'aria. L'Italia tergiversò con comunicazioni alterne e decise infine il non intervento. Per non scendere in campo con la Triplice, si appellò al mancato rispetto del paragrafo VII. Durante il 1915 però, nel nostro paese, si svilupparono frange interventiste che fecero cambiare la decisione quasi unanime presa l'anno precedente e l'Italia entrò in guerra a fianco dell'Intesa contro l'Austria. In vista di un conflitto contro l'Austria dunque, fra il 1914 e il 1915, l'Esercito dispose lo spostamento delle squadriglie attive verso quello che era destinato a diventare il futuro fronte mentre le scuole di volo di Aviano e Venezia ne

Un «Macchi» sollevato a bordo della nave appoggio «Europa».
Foto Mandel. Riferimento bibliografico 10.

La base Idrovolanti di Sant'Andrea (Venezia).
Archivio Antonellini.

vennero allontanate. Quest'ultima si spostò a Taranto. Nel gennaio del 1915, quando fu palese che i campi di volo disponibili a ridosso della linea di combattimento, non sarebbero stati sufficienti alle imminenti esigenze belliche, la *Direzione Generale Aeronautica* (D.G.A.) dispose una ricognizione per allestirne di nuovi. L'incarico fu affidato al sottotenente Giulio Laureati, già pilota ad Aviano nel 1912. L'ufficiale risalì il Piave e il Cordevole, per poi passare al Tagliamento e alla zona di Udine, rilevando diversi siti ove allestire campi operativi e per l'atterraggio di emergenza. Il lavoro fu completato in aprile, nonostante l'inclemenza della stagione invernale. Frattanto, il 7 gennaio 1915, con Regio Decreto veniva approvata la costituzione del *Corpo Aeronautico dell'Esercito* cui fu assegnata una dotazione finanziaria pari a undici milioni e mezzo di lire dell'epoca.[45] Vita a sé avrebbe invece avuto la componente aerea della Marina per le cui spese furono stanziati cinque milioni di lire. Il giorno prima dello scoppio delle ostilità, il 23 maggio 1915, fu costituito l'*Ufficio dei Servizi Aeronautici*, che si insediò assieme al Comando Supremo a Treviso, per poi trasferirsi a Udine il successivo 30 maggio. Il 22 maggio, era proclamata la mobilitazione generale, da eseguirsi tra il 23 e il 25. La classe 1895 fu chiamata anticipatamente alle armi e furono richiamate le ultime congedate (1890-1894). Una fascia lungo il fronte che comprendeva le province di Belluno, Brescia, Ferrara, Mantova, Padova, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza e Udine fu dichiarata «Zona di Guerra» mentre il resto della nazione fu definito genericamente definito «Paese». I Corpi d'Armata vennero avviati al fronte dalle sedi che avevano in tutta la penisola costituendo le nuove Armate. 7000 treni raggiunsero le zone di guerra entro la fine di Maggio. Lo schieramento fu completato il 30 giugno. Il fronte italo-austriaco presentava un anomalo andamento ad «S», che da ambo le parti faceva temere eventuali sfondamenti sui salienti. Una rottura del fronte di questo tipo avrebbe potuto tagliare fuori la maggior parte dell'esercito avversario. La strategia scelta da Cadorna fu proprio quella di rafforzare il settore degli Altipiani che presentava tale criticità. Contemporaneamente egli agì sul punto più avanzato - con le tristemente famose «spallate» - puntando sulla valle della Sava e isolando Trieste. Scartò la pressione diretta sul Trentino (zona montana) che non avrebbe portato a risultati accettabili. Era convinzione in tutta Europa che la guerra sarebbe stata breve e di movimento viste le nuove tecnologie recentemente introdotte come l'aviazione e i trasporti gommati e ferroviari. Quindi era strategico trovarsi in una posizione favorevole in breve tempo per poi essere in una situazione vantaggiosa durante le trattative di pace. I fatti invece diedero torto alla teoria. Così il 24 maggio 1915, all'inizio delle ostilità, l'esercito italiano schierava sul fronte: la *1ª Armata* nel settore del Trentino, la *4ª armata* e il *Comando Zona Carnia* sulle Dolomiti, la *2ª Armata* sull'alto Isonzo e la *3ª* lungo il basso Isonzo. Le nostre forze furono suddivise in 35 Divisioni, con a disposizione circa 900.000 uomini, 400 batterie, 146 cannoni da assedio ma poche mitragliatrici. La massima concentrazione di truppe e di mezzi fu realizzata sul settore della 2ª e della 3ª Armata. Anche gli austriaci non erano particolarmente attrezzati ed in ritardo

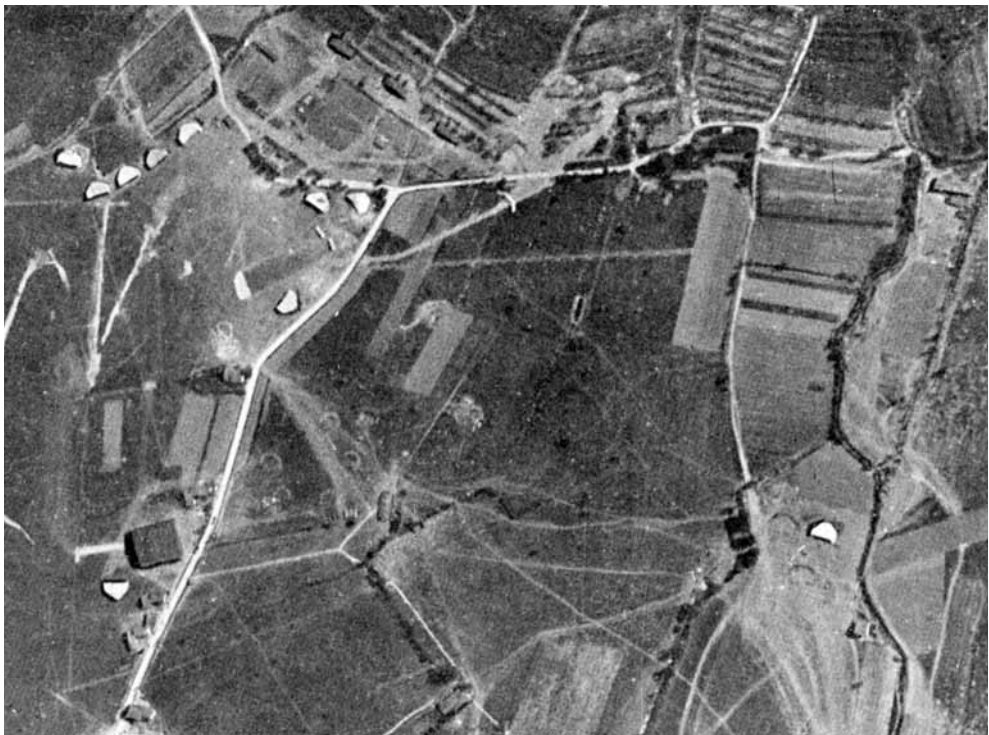
45 Angelo Lodi, *Storia delle Origini,* op. cit.

nello schierare i reparti, in quanto non si aspettavano che l'Italia intervenisse a fianco dell'Intesa Anglo-Francese. Sul fronte Italiano allinearono in Trentino il gruppo di armate del Tirolo al comando del generale Conrad. Sulle Dolomiti invece venne schierata l'armata della Carinzia mentre sull'Isonzo si dispose la 5ª di von Boroević. In totale raggiunsero le 28 divisioni, con circa 230.000 uomini, 600 cannoni e diverse mitragliatrici. I reparti erano sistemati in posizioni difendibili, generalmente più arretrate rispetto alla linea del confine *politico* per meglio proteggere quello *militare*. Infatti il comando supremo austroungarico scelse una strategia di resistenza che si basava sulla riduzione delle truppe presenti sulla linea del fuoco. Il grosso delle forze venne sistemato in posizione più vantaggiosa tenendo come retroguardia la maggior parte delle divisioni da spostare se nessario in avanti per difendere i punti dove l'esercito italiano avrebbe premuto. L'aviazione asburgica, come quella italiana non era ancora sviluppata e poteva contare solo su 147 aerei operativi, con 85 piloti divisi in 13 *Fliegerkompanie* (Flik). D'altronde gli austriaci non disponevano nelle immediate retrovie di aree adatte da utilizzare per i campi di volo. Operavano quindi da Aidussina e Gorizia e in seguito da Dobbiaco e Gardolo (TN). Il grosso delle operazioni aeree all'inizio del conflitto fu dunque svolto soprattutto con idrovolanti da Pola e Trieste. Viste le limitate disponibilità, l'aviazione tedesca, che invece contava già su 240 aerei circa, inviò il proprio 9° reparto Bavarese sul nuovo campo di Dobbiaco in supporto agli alleati.

Le forze aeree sulle quali l'italia contava al momento dell'entrata in guerra erano scarse: appena 102 velivoli fra il *Corpo Aeronautico dell'Esercito* e i mezzi della Marina. L'Esercito può disporre inoltre di una sezione idrovolanti, di sei dirigibili e di dieci sezioni di palloni frenati. Anche la Marina ha una propria sezione di trenta idrovolanti suddivisa in tre stazioni. Dispone inoltre di una nave porta idrovolanti e di un pallone frenato. In tutto l'Italia può mettere in campo 15 squadriglie di cui dodici mobilitate. I piloti sono circa 130 e il personale tecnico consiste in 140 tra motoristi e montatori. La maggior parte del materiale è già obsoleto. Si tratta di vecchi *Bleriot*, *Farman* e *Nieuport*, che nel giro di pochi mesi vengono tutti assegnati alle scuole di volo.[46]

La situazione delle basi è chiaramente a vantaggio degli italiani che dispongono di campi di volo vicini alla zona delle operazioni a Campoformido, Chiasellis, Bazzera, S.Vito e Toresella. Vi sono poi La Comina, Aviano, Padova e gli aeroscali di Boscomantico e Campalto. Nelle retrovie erano inoltre già stati allestiti campi scuola arretrati a Mirafiori, Venaria, Torino, Busto Arsizio, Cameri, Cascina Costa e Malpensa in Lombardia. Anche la Toscana ospitava due superfici di volo a Coltano e San Giusto. Una scuola di bombardamento era stata infine impiantata a Foggia. Per Padova nel 1914 erano transitate la IVª squadriglia *Bleriot* e la *7ª Nieuport*, là dislocate allo scopo di avvicinarle al fronte in previsione del conflitto. Il 23 maggio, mentre la *7ª Nieuport* di stanza sul campo veniva spostata a Udine, l'VIIIª andava

[46] Ibidem.

L'isola di S. Caterina era la base idrovolanti di Pola.
Foto Mandel. Riferimento bibliografico 10.

Il campo Austriaco di Aisovizza (Ajsevica, a 4 km da Gorizia). il campo funzionò fino alla presa di Gorizia, poi fu sostituito da Aidussina (Ajdovscina), che era a 20 Km dalla città. SFEI.

a Pordenone e la IVª a Bazzera per la difesa di Venezia.[47] A Campalto vengono sistemati i Dirigibili «P4» ed «M1», mentre il «P5» è a Boscomantico. Infine la base veneziana ospitò tre piccoli dirigibili da osservazione tipo «DE». L'Aviazione della Marina Italiana disponeva inoltre di idroscali a Venezia - dove facevano base 7 velivoli e una squadriglia di FBA Francesi, - a Porto Corsini e a Pesaro. Poteva poi fare affidamento sugli aeroscali di Ferrara e Jesi e sulla nave appoggio Idrovolanti «Europa» che operava a Brindisi.

Il campo di **Bazzera** era sorto nel prato adiacente al forte omonimo ed era situato tra la laguna e la strada Triestina a sud del borgo di Tessera, oggi a ridosso dell'aeroporto di Venezia. La sua esistenza è ricordata dalla presenza in loco di via *Vecchio Hangar*. Esso ospitò oltre alla 4ª *Bleriot*, la prima squadriglia francese di *Nieuport* 10, «*Escadrille de protection de Venise*», che vi fu schierata per la difesa della città lagunare.

L'Idroscalo di **Sant'Andrea** nell'Isola delle Vignole, aveva un bacino lungo 900 metri, che fu allargato durante il conflitto. Il bacino esiste tuttora come area militare, anche se i fabbricati hanno subito qualche modifica. La stazione prese il nome di «Miraglia» e, dopo la squadriglia *San Marco* che diventò la 251ª, ospitò anche le formazioni 252ª, 253ª, 259ª, 260ª e 261ª. In alcuni periodi vi fecero base anche cento aerei. Un'altro idroscalo impiegato durante il conflitto fu quello di Punta Sabbioni, situato in zona Ca Zambon, di cui oggi esistono ancora alcune tracce.

Alla data di inizio del conflitto, le forze italiane potevano inoltre contare su 19 sezioni aerostatiche suddivise tra quelle d'artiglieria e da fortezza e distribuite fra le diverse armate. Ad esse andava ad aggiungersi una *Sezione da Ostruzione*.[48] Le officine e i depositi erano dislocati a Torino, Brescia e Ferrara.

47 Luigi Luppi, *Padova nella storia*... op. cit.
48 Palloni frenati che venivano innalzati per sbarrare il volo agli aerei avversari

I primi modelli

L'aviazione europea nacque in Francia e lì conobbe la maggiore crescita. In Italia l'attività produttiva si sviluppò in ritardo rispetto alle altre potenze continentali. Ciò spiega perché all'inizio del conflitto gli aerei di cui potevamo disporre erano per lo più francesi. Ad essi si aggiunsero alcuni modelli tedeschi copiati e riprodotti ed altri velivoli sempre stranieri. Apparecchi di tipo pionieristico, con potenze che arrivavano più o meno a 50 cavalli e che si dimostrarono poco prestanti, vennero passati in carico alle scuole di volo dove svolsero brillantemente il compito di macchine da addestramento. Fu il destino del «Bleriot XI», del «Farman» del 1910 e del «Nieuport» monoplano. Tra gli apparrecchi impiegati nell'attività addestrativa sono da citare alcuni mezzi quasi unici e molto diversi tra loro: il tedesco «Etrich Taube», gli italiani «Asteria» e «Fillasi», il «Deperdussin», gli idrovolanti «Breguet», «Borel», «Curtiss» e «Albatros». Considerazione a parte spetta al «Gabardini» costruito a Cameri (NO) in vari esemplari con diverse caratteristiche e impiegato nella locale scuola. Questo mezzo si fece particolarmente apprezzare. Era un monoplano con potenze tra i 50 e 90 cavalli. Il costruttore e fondatore della scuola fu il pittore Giuseppe Gabardini. Dai vecchi modelli «Farman» i fratelli Maurice e Henry ricavarono nel 1914 il «MF». Era questo un biplano con un motore «Gnome» rotativo da 80 cv, in posizione spingente. Fu prodotto in Italia nelle varie versioni disponibili. Anche se lento (circa 100 kmh), si dimostrò affidabile. Inoltre con l'applicazione delle prime armi, fornì una piattaforma accettabile. Continuò comunque a servire nelle scuole e nel dopoguerra fu ancora impiegato nelle colonie fino agli anni '20. Poco dopo il «Farman» per l'appoggio all'artiglieria furono adottati i «Caudron G3» che come struttura erano simili al precedente, e provvisto del solito motore «Gnome» da 80 cv ma montato in posizione trattiva. La differenza era soprattutto nella velocità di salita che si rivelò maggiore, caratteristica che fu ulteriormente migliorata con il bimotore «G4». Il velivolo venne prodotto anche in Italia e adottato specialmente presso i reparti montani che avevano i problemi tipici del volo in quota. Per contro il «G3» era lento e poco armato trovandosi spesso in posizione indifendibile. Nato nel 1914 il «Voisin» fu adottato in Italia un anno dopo. Era un aereo molto robusto, con la struttura in acciaio. La fusoliera era piuttosto avanzata rispetto alla cellula biplana e fu equipaggiato con vari motori anche assai potenti (da 60 a 190 cv.). La caratteristica più originale era rappresentata dal carrello quadriciclo e che impediva il cappottamento. Queste caratteristiche permisero di usare il velivolo come bombardiere leggero e ricognitore. Il primo aereo tedesco abbattuto in Francia, fu preda proprio di un «Voisin». Poiché il motore era posteriore come nel «Farman», l'uso dell'arma anteriore era comodo e preciso. Vi vennero installati anche dei cannoncini da 37 ma, come già sottolineato, i «Voisin» furono usati anche per il lancio di ordigni da 60 - 162 Kg. con il lanciabombe «Bailo». In Italia questo aereo divenne famoso per essere stato scelto da Gelmetti che nella primavera del '18 atterrò in piena notte alle Focate di Aviano in una tipica azione di appoggio alle missioni di «intelligence» Italiane.[49] *Le prestazioni del «Caudron» e del «Voisin» sono riportate nell'Allegato 1.*

Il «Caudron G3», il «Farman» e il «Voisin»
Foto SFEI e Archivio Ballista.

[49] Giorgio Bignozzi, Baldassarre Catalanotto, *Storia degli Aerei d'Italia*, Roma, Ed. Cielo, 1962.

L'Aviatik, il SAML S1-S2 e l'Albatros

In Germania nel 1914 comparve un aereo biplano di formula moderna, l'«Aviatik B-I». Esso aveva una struttura in legno con rivestimento in tela, era biposto con l'osservatore sul sedile anteriore, e un motore «Mercedes» da 160 cv. Nella successiva versione «C-I» l'osservatore fu spostato dietro al pilota. L'«Aviatik» suscitò grande interesse, anche in Italia, per le sue doti di robustezza e velocità. Il velivolo non è da confondere con l'«Albatros B-I» del 1914, che apparentemente è simile ma più leggero e meno veloce. Il progetto fu opera di Heinkel che passerà poi alla Hansa Brandemburg, progettando il «C-I». Anche quest'ultimo dai piloti italiani era erroneamente chiamato «Albatros». Anche altre aziende produssero aerei con la stessa configurazione come il «LLoyd» e il «Lohner». I nostri tecnici vennero in possesso dei disegni dell'«Aviatik». L'italiana SAML lo riprodusse con la sigla «A1», usando un motore «Fiat A10» da 100 hp ed equipaggiandolo con una mitragliatrice Fiat. Il velivolo risultò sottopotenziato. Fu quindi sviluppata la successiva versione «A2» da difesa, con motore stellare «Salmson» da 160 cv. L'armamento venne potenziato con l'aggiunta di una pistola-mitragliatrice «Villar-Perosa». Il velivolo fu prodotto anche con differenti motorizzazioni, come ad esempio il propulsore rotativo «Gnome» e gli «Isotta Fraschini Colombo» da 110cv. In tutto ne vennero costruiti 410 esemplari. Da esso fu derivato l'«S1» per l'impiego montano, ottenuto con una velatura maggiorata e sostituendo il motore con un «Fiat A12» da 160 cv. Seguì poi la versione «S2» con ali maggiormente corte, equipaggiata con il più potente motore «Fiat A12bis» da 300 cv. e provvista di una mitragliatrice fissa per il fuoco frontale - installata sopra l'ala - e di una seconda arma brandeggiabile. I tipi «S1» e «S2» furono costruiti in 660 esemplari. Le doti di volo e robustezza di questo apparecchio lo fecero apprezzare dai piloti Italiani. Rimase in servizio anche dopo il conflitto trasformandosi in aereo scuola.[50]

A destra: un «Lloyd C-II» austriaco, simile all' «Albatross» atterrato in territorio italiano il 21 dicembre 15 (SFEI). A sinistra: un SAML S2 della 113 sq. sul campo di Cavazzo Carnico (Museo Ancillotto - TV).

Le specialità

Nel febbraio del 1915 furono emanate un complesso di norme sulle mansioni degli aerei in guerra che riguardavano in particolare la ricognizione, la direzione del tiro d'artiglieria e l'aerofotografia. In effetti già fin dalle origini dell'aviazione militare, il mezzo aereo fu usato prevalentemente come ricognitore. I suoi compiti erano soprattutto provvedere con velocità alla raccolta di informazioni relative alla dislocamento delle truppe nemiche e controllarne gli spostamenti durante il corso della battaglia. A metà del 1915 vennero dunque costituite le squadriglie per l'artiglieria su *Caudron*, concentrate in luglio a Medeuzza, e l'arma aerea visse così il naturale completamento delle sue funzioni, che dovevano portarla a regolare il tiro dell'artiglieria con l'uso dei velivoli. L'equipaggio era composto da un osservatore che era ufficiale e comandante del mezzo e da un pilota che poteva essere anche un soldato semplice, in quanto questa figura era inizialmente considerata alla stregua di quella di un autista. I ricognitori erano comunque vulnerabili sia al tiro della fucileria da terra sia all'azione degli aerei nemici, dai quali gli aviatori avversari, con le armi che si portavano a bordo - in genere pistole e moschetti - facevano fuoco. Fu quindi gioco forza dotare i ricognitori di mitragliatrici brandeggiabili dall'osservatore.

50 Giorgio Bignozzi, Baldassarre Catalanotto, *Storia degli Aerei d'Italia,* op. cit.

Tecnica della Ricognizione

Il compito dei ricognitori era quello di rilevare la posizione ed i movimenti del nemico e quella degli «obiettivi sensibili», comunicando i dati a terra ai reparti di artiglieria e di fanteria o ai comandi, al fine di dirigere il fuoco delle batterie e di raccogliere più celermente informazioni. Gli strumenti principali per far questo, erano quindi la fotografia e le comunicazioni «terra-bordo-terra». Le macchine fotografiche erano principalmente portatili, del tipo «a pistola» chiamate «prospettiche» perché destinate alle foto anche in linea di volo e non solo del terreno. Avevano obiettivi Koritzka e lastre 13x18 ed erano fornite anche di indicatore di assetto in modo che nell'immagine risultasse l'angolo con cui era stato fatto lo scatto. Si usavano anche macchine planimetriche fisse per fotografare il terreno. L'uso di lastre di grandi dimensioni permetteva una grande definizione dei particolari, che spesso può competere con quella delle macchine attuali. Ogni squadriglia era provvista di un laboratorio fotografico che immediatamente sviluppava e stampava le immagini per farle pervenire subito al comando. Più complesso era invece il problema della comunicazione «terra-bordo-terra», per la correzione del tiro di artiglieria. All'inizio per segnalare dall'aereo verso terra, si usavano petardi e fumate oppure si lanciavano messaggi segnalati da strisce di tela e dallo scoppio di un petardo al contatto con suolo. Furono frequentemente adoperati anche i piccioni viaggiatori, liberati in volo. Da terra invece si comunicava con teli bianchi. Alla fine del 1915, a queste rudimentali tecniche, si affiancò l'uso della lampada «Donath», che consisteva in un proiettore a batteria con una parabola. Impugnato come una pistola lo strumento veniva puntato contro il ricevente, e attraverso un codice morse semplificato si inviavano brevi messaggi con lampi. In questo modo le comunicazioni non erano più visibili dal nemico ma era necessaria una certa precisione di puntamento perché il messaggio fosse completamente ricevuto. I testi trasmessi dovevano quindi essere brevi e concisi. Nel gennaio 1916 per facilitare la comunicazione fu adottato un codice unico per tutti i sistemi di trasmissione.[51] Dall'agosto del '15, venne introdotta la radio telegrafica «a scintillio» (a galena), solo in trasmissione «bordo-terra» vista l'impossibilità di decifrare messaggi «morse» in volo per il rumore e la vibrazioni. Le radio avevano potenze di 40-80 watts, alimentate a batterie con una antenna riavvolgibile lunga da 40 a 150 mt. Le prime furono la francese «SFR», poi la Marconi «MNM» nel '16 e nel '17 la «T.AV» da 180 w che però era alimentata da un dinamo a mulinello. Infine fu adottato il modello inglese «OPD» (sempre Marconi)[52], il primo tipo a valvole, usato però solo su dirigibili.[53] La missione tipo si svolgeva in questo modo: quando le artiglierie erano pronte per il tiro, l'apparecchio che doveva guidarle lasciava la superficie di decollo. Giunto in zona esso identificava l'obiettivo e attraverso la carta quadrettata e un misuratore posto sulla posizione della batteria, ne calcolava la direzione e la distanza, comunicandole poi alla base. Gli austriaci fin dagli inizi del 1915 iniziarono gli esperimenti di «Tiro radioguidato». Dotarono poi tra il 1916 e il 1918, alcuni aerei per ogni reparto delle «Flik» 2, 4, 7, 9, 12, 15, 17 schierate sul fronte Italiano, di apparati «Simens & Halske G2».[54] L'inizio del tiro veniva comandato dallo stesso osservatore inviando in morse la lettera «F» di «Feuer», fuoco [55]. Una rete telegrafica completava il sistema, collegando i campi di volo con i comandi. Fino al gennaio del 1918, le comunicazioni italiane erano gestite da stazioni RT specifiche per l'aeronautica. Poi la rete fu integrata in quella del 3° Rgt. telegrafisti del Genio.

51 Basilio Di Martino, *Ali sulle trincee: ricognizione tattica ed osservazione aerea nell'aviazione italiana durante la Grande Guerra*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1999.
52 Gugliemo Marconi aveva costituito una società in Gran Bretagna.
53 Commissariato Aeronautica, *Istruzione sulla conservazione e manutenzione dei materiali vari di aviazione*,1924.
54 Marco Rech (a cura di), *Aquile e leoni: vicende ed immagini delle aviazioni belligeranti nelle Dolomiti e sul Grappa durante il primo conflitto mondiale,* Feltre, Interreg, 2005.
55 Ibidem. Capitolo di WalterBlasi..

Bombardamento

Giulio Douhet ancora prima del conflitto, era stato autore di trattati teorici, sull'uso del potere aereo in base alle esperienze maturate in Libia. Egli sosteneva l'impiego di grandi bombardieri che con rapide missioni potevano colpire il cuore produttivo e sociale dell'avversario inducendolo a trattare. Il trentino Gianni Caproni, che aveva da poco iniziato l'esperienza di costruttore di aerei, fu colpito da queste teorie e le fece sue, sviluppando in autonomia nel 1913 il mezzo adatto. Nell'agosto del 1915 Cadorna approvò l'ordine di costruire 150 aerei *Caproni Ca3*, dopo aver esaminato i materiali e la relazione che Caproni presentò al comando supremo. L'obiettivo era di colpire i trasporti avversari in Trentino con i bombardieri. Gianni Caproni aveva già costruito il prototipo del suo fortunato velivolo e gli aerei cominciarono ad arrivare a Pordenone verso la fine del 1915. Il primo fu consegnato il 19 Agosto. In breve furono costituite alcune squadriglie dotate di *Ca3* (1ª, 2ª, 3ª, 4ª *Caproni*), nonostante la produzione di tali mezzi andasse ancora a rilento.[56]

La Francia prima del conflitto, nel clima di antagonismo che la opponeva alla Germania e che durava fin dalla guerra del 1870, aveva sviluppato un esercito poderoso oltre a un'aviazione efficiente. In vista di un possibile conflitto adottò quindi un programma offensivo espresso nel «Plan XVII» del gen. Joseph Joffre, che si concretizzò con la mobilitazione del 1 agosto 1914. Questo disegno prevedeva fin dall'inizio di portare la guerra sul territorio nemico e in omaggio a tale strategia l'aviazione fu organizzata per azioni di bombardamento con aerei. Joffre infatti non aveva fiducia nelle possibilità dei dirigibili.

Quando scoppiò il conflitto, l'aviazione francese scese in campo oltre frontiera per azioni di bombardamento mirate, ma i tedeschi - forti delle loro perfezionate artiglierie - resero difficili le incursioni, facendo sostanzialmente fallire il piano.[57]

Le bombe in dotazione nel 1914 erano di modesta potenza e lanciate da alta quota per mantenere i velivoli al riparo dal fuoco contraereo. Non sortirono dunque grandi effetti. Contro le truppe furono usate anche le *flèchettes*, freccette d'acciaio lasciate cadere in grande quantità dagli apparecchi ed in grado di perforare l'emetto e di penetrare, con la sola velocità acquistata durate la caduta, dalla testa fino a metà del torace. Anch'esse si dimostrarono assai poco efficaci e vennero impiegati solo sporadicamente fino al termine della guerra.

Tedeschi e italiani durante le prime fasi del conflitto si servirono per le azioni di bombardamento, soprattutto dei dirigibili impiegati principalmente in missioni notturne. Quando poi comparvero sulla scena i primi bombardieri, si preferirono questi ultimi perché garantivano maggiore velocità, maggiore affidabilità e una minore vulnerabilità. Gli austriaci invece puntarono di più sugli idrovolanti e sui biposto multiruolo, compiendo soprattutto operazioni notturne che, dopo il 1917, turbarono spesso il sonno delle città Italiane.

56 Luigi Contini, *L' aviazione italiana in guerra*, Milano, Marangoni, 1934.

57 Roberto Mandel, *Storia popolare illustrata della Grande Guerra*, Milano, Gorlini, 1932.

Caccia

Le nuove squadriglie *Caproni* messe in campo dalla nostra aviazione furono definite «da offesa». Cinque squadriglie di biposto «da difesa» vennero invece dislocate a Udine, Asiago, Brescia e Verona con lo specifico scopo di proteggere le città dalle incursioni dei bombardieri.

La caccia nacque quindi dalla necessità di impedire le azioni di «offesa» e di ricognizione del nemico. In Italia i primi reparti con questo compito furono appunto le squadriglie che proteggevano le città più esposte.

Dopo gli iniziali scontri cavallereschi che caratterizzano gli esordi del conflitto e nel corso dei quali non erano ammesse «scortesie», i piloti passarono in fretta a mezzi più spicci, usando anche l'inganno. Furono installate mitragliatrici, dapprima puntate verso la coda e azionate dall'osservatore e poi sopra l'ala, orientate verso il muso dell'apparecchio, fuori del disco dell'elica. Infine i tedeschi inventarono il *sincronizzatore* che consentiva di far fuoco attraverso le pale dell'elica in movimento. Questo dispositivo era ritenuto così importante che all'inizio i caccia germanici che ne erano provvisti avevano il divieto di volare sopra le linee nemiche per evitare che esso potesse cadere in mani avversarie. Gli alleati lo recuperarono da un velivolo tedesco che, smarritosi nella nebbia, fu costretto ad atterrare dietro le linee francesi.[58]

I piloti della 91[a] Squadriglia caccia. De sinistra: Mario D'Urso, Gaetano Aliperta, Gastone Novelli, Cesare Magistrini, Bartolomeo Costantini, Fulco Ruffo di Calabria, Pier Ruggero Piccio, Guido Keller, Francesco Baracca, Ferruccio Ranza, Mario De Bernardi, Adriano Bacula, Guido Nardini, Eduardo Olivero.

58 Valery Brigges, *La storia delle comunicazioni. Trasporti aerei,* Novara, De Agostini, 1966, p. 66-67.

Gli «Assi» e le tecniche della Caccia

Nel 1913 alla fiera dell'aria di Juvisy, un grande pioniere francese, Adolphe Pegoud, mostrava per primo una nuova figura, il «Looping» (o giro della morte). In seguito egli sviluppò anche la rotazione sull'asse longitudinale, il «Tonneau», creando le due figure fondamentali dell'acrobazia. Queste nuove manovre furono considerate poco più che esibizioni da circo e soltanto il tedesco Oswald Boelke, a guerra iniziata applicava le tecniche acrobatiche ai primi scontri aerei. Grazie alla sua intuizione Boelke sviluppò in seguito i principi della caccia da cui trasse il prontuario in otto punti del buon cacciatore, che recitava pressapoco così:
1 cerca di attaccare sempre da una posizione di vantaggio, possibilmente con il sole alle spalle;
2 una volta iniziato vai fino in fondo all'attacco;
3 spara solo a breve distanza, e quando sei certo di colpire;
4 tieni sempre sotto controllo l'avversario;
5 è essenziale assalire sempre l'avversario dalle spalle;
6 se sei attaccato in picchiata non cercare di sfuggire ma passa da attaccato a cacciatore;
7 sopra le linee tieni sempre presente dove sono quelle amiche;
8 come principio, attaccare sempre in gruppi di 4 o 6 se i nemici si dividono fare lo stesso evitando di concentrarsi in tanti sullo stesso aereo.

Da questi punti si può sintetizzare che: Il cacciatore deve potersi avvicinare alla sua preda di sorpresa, possibilmente dal lato posteriore, sparare solo brevi raffiche con la certezza di colpire il bersaglio. Se è lui ad essere attaccato, si deve liberare della pressione avversaria con una delle due manovre acrobatiche base, in maniera da ritardare e obbligare l'antagonista a trovarsi più avanti passando da cacciatore a cacciato. Boelke nel 1915 volava con un altro grande pilota, Max Immelmann. Quest'ultimo sviluppò una sua manovra per sorprendere il nemico che fondeva mezzo tonneau con mezzo Looping. In quel periodo i due trasferirono le proprie conoscenze a Fiesler, in Macedonia, ma poco dopo Immelmann perse la vita. L'anno seguente Boelke prese il comando di una nuova squadriglia, la «Jasta 2». Del reparto facevano parte anche Richtofen, Udet e Goering. La formazione che metteva in pratica le regole del capo, diventò famosa per i risultati e per il continuo peregrinare meritando il nome di «Circo Volante». In seguito, dopo la morte di Boelke le sue tecniche di combattimento manovrato si diffusero in tutti i reparti e nelle altre aviazioni belligeranti diventando le nozioni principali della «caccia».[59] *Nata la specialià, il passo conseguente fu l'elevazione del pilota dal rango di semplice «autista» di aeroplani a quello di «cavaliere dell'aria», combattente destinato a proteggere coloro i quali a terra temevano il pericolo proveniente dall'alto. La naturale spinta di ciascuno ad essere il migliore fu ufficializzata dal titolo di «asso», che era l'appellativo che spettava al pilota che aveva abbattuto almeno cinque avversari. Le modalità con cui venivano conteggiate le vittorie erano diverse. A stimolare l'emulazione fra i piloti, specialmente all'inizio, contribuirono i diversi premi in denaro messi in palio da riviste, giornali ed associazioni cittadine. Sia gli alleati che i tedeschi semplicemente consideravano «abbattuto» un aereo che soccombeva in combattimento e che anche se non colpito perdeva quota (finendo fuori controllo), anche se non veniva provato il contatto con il terreno. Le regole Italiane erano molto più rigide. Specialmente all'inizio era richiesto che fossero presentate oltre alle testimonianze dell'abbattimento, anche elementi certi del avvenuto contatto col terreno. I piloti cercavano anche di recuperare una prova tangibile dell'aereo vinto per comprovare il successo. Questo li portava inevitabilmente a cercare di abbattere i nemici dentro linee Italiane e a raggiungere al più presto la zona dell'atterraggio per ricavarne un reperto e le testimonianze dirette. In seguito vista la palese difficoltà di gestire questa procedura, ci si limitò alle testimonianze sia di volo che di terra. Nel 1919 fu compilata una classifica degli assi Italiani, da Luigi Bongiovanni, (riportata in seguito) che usò criteri severi per l'assegnazione delle vittorie, e generalmente, ci fu una riduzione degli abbattimenti riconosciuti. Ci furono anzi reparti come la 78ª e la 79ª di San Luca che ebbero un forte taglio di vittorie e che provocarono scontenti da parte di coloro i quali si sentirono discriminati. Tra gli assi italiani è interessante notare che la maggioranza (32/45) di essi operò sui campi di Istrana, San Luca e Quinto. Va ricordato che per questi campi passarono in quegli anni, tre futuri capi di Stato maggiore dell'Aeronautica: Piccio, Bosio e Fougier. Inoltre su 45 assi 6 erano veneti o del Nordest.*

59 Renato Rocchi, *La meravigliosa avventura. Storia del volo acrobatico*, Roma, Bizzarri, 976. 6: *Aviazione*, in: *Gli eserciti del ventesimo secolo,* Roma, Curcio periodici, 1980.

Ricognizione

La ricognizione anche se destinata a non finire spesso sotto i riflettori della cronaca che era più interessata a seguire le imprese dei piloti da caccia, fu però la specialità dell'aviazione che diede il maggiore contributo agli esiti del conflitto. Un dato di fatto che trovò puntuale conferma in occasione delle grandi battaglie, durante le quali essa si rivelò preziosa nella raccolta di molte informazioni che furono indispensabili al successo. In seguito alla ricognizione saranno assegnati anche compiti specifici di collaborazione con la Fanteria, per garantire le comunicazioni veloci tra i reparti ed il comando. Infine verrà sviluppata una nuova categoria di ricognitori strategici e da «attacco al suolo», creando le sezioni SVA cui saranno attribuiti questi compiti specifici. In generale l'aviazione nella prima guerra mondiale, non fu determinante per la vittoria. Da quella esperienza però si partì per costruire le nuove forze aeree, che recitarono invece un ruolo determinante nel secondo conflitto. Nella maggior parte degli stati europei, le aviazioni diventarono armi indipendenti tra le due guerre.

Mitraglitrice «Lewis» con il caricatore a disco, sopra l’ala di un «Nieupot Ni 11».
SFEI.

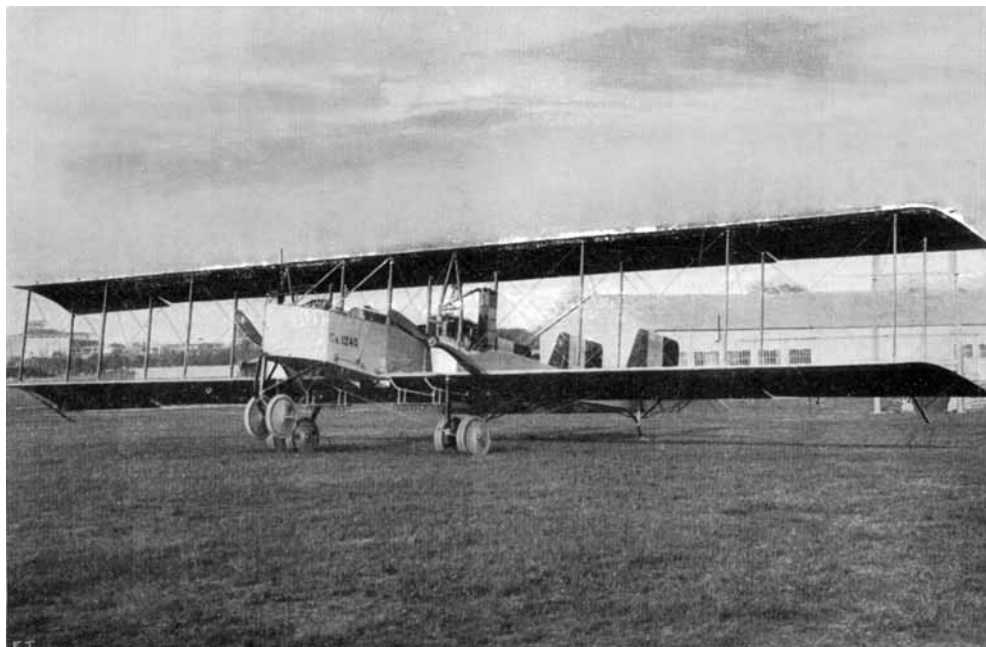
Le mitragliatrici aeronautiche

Quando l'Italia entrò in guerra, in Francia era già stato abbandonato l'uso di fucili e pistole nei duelli aerei ed erano state installante sui velivoli le mitragliatrici usate in trincea. Poiché nel nostro paese tali armi mancavano anche per l'impiego al suolo, fu obbligatorio contare sulla produzione francese e inglese. Sui ricognitori con motore anteriore venne montata - rivolta verso il retro del velivolo - una mitragliatrice brandeggiabile da parte dell'osservatore, mentre nei ricognitori con motore posteriore, (Farman e Voisin) l'arma fu collocata frontalmente. Partendo da un velivolo con caratteristiche analoghe i britannici svilupparono il loro prima aereo da caccia, il «DH2». Negli anni seguenti i ricognitori con motore anteriore, furono ulteriormente difesi da due mitragliatrici, una brandeggiabile dall'osservatore e una puntata in avanti sopra il disco dell'elica e azionata anche dal pilota. Poi su alcuni ricognitori l'arma frontale venne sincronizzata con l'elica dando la possibilità al pilota di usare l'aereo come un caccia (Pomilio e Bristol F2). Prima dell'avvento del «sincronizzatore» che consentiva di far fuoco attraverso le pale dell'elica in movimento, un giovane pilota francese Roland Garros, pensò di risolvere il problema, corazzando la parte interna dell'elica con lamine d'acciaio. Questo empirico sistema che impediva l'auto-abbattiemento gli consentì tuttavia di ottenere 5 vittorie in pochi giorni. Un guasto al motore lo obbligo però ad scendere fra le linee avversarie consentendo ai tedeschi di scoprire il suo segreto. Essi affidarono al progettista olandese Anthony Fokker, che lavorava per loro, il compito di applicare tale soluzione ai velivoli germanici. Fokker si rese ben presto conto della precarietà del sistema inventato da Gaross e, dopo poche settimane di studio, creò il meccanismo che consentiva alla mitragliatrice di bordo di sincronizzare il suo fuoco con la rotazione delle pale dell'elica in modo da sparare tra di esse. Inizialmente i tedeschi, che erano pronti ad adottare la soluzione di Garros, non si dimostrarono altrettanto entusiasti del meccanismo elaborato da Fokker. Quando però i due piloti che l'ebbero in prova, Oswald Boelcke e Max Immelman, cominciarono a seminare la morte tra la fila degli aviatori alleati. i comandi germanici mutarono la loro opinione. Ai caccia con la croce di ferro che l'avevano in dotazione, fu vietato di sorvolare il territorio nemico. Con ogni probabilità il sincronizzatore perfezionato da Fokker fu l'adattamento in senso migliorativo di idee precedenti ed in particolare di un progetto dello svizzero Franz Schneider che per tale motivo, nel 1916, intenterà anche una causa contro di lui. Una volta che il meccanismo cadde in mani alleate fu rapidamemte installato anche sui velivoli dell'Intesa. Sul fronte Italiano i primi caccia «Fokker E III» in forza alla Flik 4, (basata ad Aisovizza), monoplani dotati del prezioso meccanismo di sincronizzazione, comparvero nel 1916. Come già sui cieli di Francia, anche ad essi fu vietato di inseguire gli aerei avversari in territorio Italiano temendo che nel caso di abbattimento, il «sincronizzatore» fosse scoperto. Dal 1916 sugli aerei da «difesa» si passò dall'arma fissa sopra l'ala e non sincronizzata ad una e poi a due (nel 1918) mitragliatrici sincronizzate con l'elica. Queste erano posizionate in fusoliera sopra o sui fianchi del motore e sparavano attraverso il disco dell'elica. Tale disposizione viene appunto chiamata «in caccia». I tipi di mitragliatrici usate tra gli alleati furono maggiormente le Vickers-Maxim cal.7,62 a 550 colpi/min., le Lewis cal.7,62 a 600 colpi/min. e l'Hotchkiss Francese cal.7,7 a 550 colpi/min. Furono montate sui velivoli senza una regola precisa. Ci furono anche aerei che vennero attrezzati con ulteriori armi oltre a quelle previste, con una bocca da fuoco sincronizzata «in caccia» e una sopra l'ala o con il raddoppio delle armi brandeggiate dall'osservatore, o ancora, come accaduto in Francia, montate sul lato esterno della fusoliera. Gli austrotedeschi invece usavano principalmente: la Maxim-Spandau (l'originale) Mg08/15 cal. 7,92 da 500 colpi/min. e la Schwartzlose cal.8 da 400 colpi/min. Le armi fissate sopra l'ala presentavno ulteriori problemi nel momento in cui si doveva cambiare il caricatore (quando previsto) o disinceppare una mitragliatrice che si era bloccata. Il pilota doveva infatti alzarsi dall'abitacolo venendosi a trovare in una condizione precaria. Furono pertanto studiati meccanismi che permettevano la rotazione dell'arma verso il basso per facilitare l'operazione. La questione fu definitivamente risolta solo con le armi sistemate «in caccia» e alimentate da nastri. In Italia nel 1909-10 furono valutate le mitragliatrici allora disponibili. La Fiat aveva presentato un modello che però non fu preso in considerazione, preferendo la Maxim costruita dalla Vickers. Nel 1914 all'approssimarsi del conflitto, quando si fece palese la scarsa dotazione di armi di questo tipo, dopo altre valutazioni e revisioni del progetto, la mitragliatrice Fiat venne finalmente acquista dalle nostre forze armate e denominata «mod. 14» in omaggio all'anno della sua entrata in servizio. L'arma aveva due svantaggi rispetto alla Maxim: il raffreddamento a liquido con pompa esterna ed il caricatore a scatola da 50 colpi che limitava l'autonomia. Nonostante tutto il meccanismo era più semplice dell'arma di origine tedesca ed in seguito fu adottata anche in aviazione rimuovendo la camicia di raffreddamento. L'arma era calibro 6,5 con una cadenza di 500 colpi al minuto ed un tiro utile di 500 mt. La prima mitragliatrice italiana progettata per l'uso aeronautico fu la Villar Perosa cal. 9 a 900 colpi/min., detta anche Fiat mod. 15. Fu ideata da Abiel Bethel Revelli nel 1915 ed era costituita da due armi parallele. L'intento era quello di realizzare una mitragliatrice che concentrasse il massimo volume di fuoco in un breve attimo. Disponeva di due caricatori da 32 colpi - uno per ogni canna - che potevano essere sparati in maniera indipendente. Si dimostrò potente ma imprecisa (tiro utile 100 mt.), a causa della canna corta e della carica ridotta dovuta alla cartuccia che era quella della pistola Glisenti. La scarsa autonomia fu un altro degli elementi che incise sulla decisione di passarla alla fanteria dove era più comodo il cambio di caricatore. Anche in trincea però non trovò l'approvazione dei soldati e il progetto nel 1918 fu passato alla Beretta che divise le due armi e, dopo averle dotate di calcio, diede vita ad una arma che fu proposta agli Arditi. Nel dopoguerra, riprogettata diventò il Moschetto Automatico Beretta (MAB), il mitra famoso nella seconda guerra che con varie versioni rimase in servizio fino a qualche decennio fa.[60]

60 Giuseppe De Florentiis, *Tecnologia delle armi da fuoco portatili. Caccia, tiro, difesa, esplosivi, munizioni*, Milano, Hoepli, 1991.

CLASSIFICA DEGLI ASSI ITALIANI

PILOTA	da	Vittorie	Appartenenza
Francesco Baracca	Lugo	34 (34)	6aNi, 2aMF, 8aNi, 70a, 91a giu '17 [1], dal marzo '18 [3]
Silvio Scaroni	Brescia	26 (30)	4a Art., 44a, 43a, 76a, nov'17-feb'18 [1]
Ruggiero Piccio	Roma	24 (26)	5aNi, 3a, 77a, 70a, dal marzo '18 [3]
Flavia Torello Baracchini	(MS)	21 (31)	7aVos., 26a, 81a, 76a
Fulco Ruffo di Calabria	Napoli	20 (19)	4aArt., 3a, 70a, 91a, giugno '17 [1] ,dal marzo '18 [3]
Ferruccio Ranza	(PC)	17 (24)	4aArt., 3aArt., 77a, giu-luglio '16 [1], 91a, giugno '17 [1] , dal marzo '18 [3]
Marziale Cerutti	Brescia	17 (22)	79a [1], [2]
Luigi Olivari	La Spezia	12 (12)	1aCaccia, 70a, 91a, giugno '17 [1]
Antonio Reali	(TO)	11 (27)	79a [1], [2]
Giovanni Ancillotto	S.Donà	11 (11)	30a, 27a, 80a, 77a
Flaminio Avet	Nizza	8 (13)	73a, 82a, 70a, nov'17-apr'18 [1]
Giovanni Nicelli	(PC)	8 (12)	79a [1], [2]
Gastone Novelli	Ancona	8 (11)	11aMF, 30a, 76a, 81a, 91a, dal marzo '18 [3]
Alvaro Leonardi	Terni	8 (10)	1aArt., 41a, 80a, 122a
Ernesto Cabruna	Tortona	8 (9)	29a, 84a, 80a, 77a
Francis Lombardi	Genova	8 (7)	77a
Cosimo Renella	(Equador)	7 (18)	45a, 78a, nov'17 [1] , [2]
Antonio Riva	(Cina)	7 (14)	19a, 78a, nov'17 [1] , [2] , 90a
Mario Fucini	Empoli	7 (13)	25a, Sdif. Grottaglie, 76a, nov'17[1] , 78a[2]
Guglielmo Fornagiari	(BO)	7 (13)	77a, 78a, mag '16-lug'17 [1], nov'17 [2]
Leopoldo Eleuteri	Spoleto	7 (11)	73a, 121a, 71a, 70a [4] [1] , 90a
Orazio Pierozzi	(FI)	7 (7)	255a, 260a Marina
Guido Nardini	Firenze	6 (11)	75a, 78a, dic'16 apr'17[1] , 78a, giu'17 [1] , 70a, 91a, dal marzo '18 [3]
Cesare Magistrini	(NO)	6 (9)	78a, sett '16 ago'17 [1] , 91a, dal marzo '18 [3]
Giuliano Parvis (Giorgio Pessi)	Trieste	6 (8)	78a, giu-ago'17 [1] , 82a, 91a
Mario Stoppani	Lovere (BG)	6 (7)	2aArt., 3aArt., 76a
Romolo Ticconi	(FR)	6 (7)	76a, gen-feb'18 [1]
Aldo Bocchese	Milano	6 (6)	70a, gen-apr'18 [4] - [1]
Bortolo Constantini	Vittorio V.	6 (6)	13aBl, 43a, 70a, 78a, sett'16 [1],91a, giu '17 [1],da mar '18 [3]
Attilio Imolesi	Cesena	6 (6)	79a [1], [2] , 43a
Luigi Olivi	Campobasso	6 (6)	42a, 76a
Cosimo Rizzotto	Cologna V.	6 (6)	77a, giu-luglio '16 [1]
Antonio Chiri	(TO)	5 (13)	77a, 78a [1], [2] 43a
Guido Masiero	Padova	5 (13)	7aVos., 26a, 78a, nov'17/feb'18[1] , fino apr'18 [2], 86a, III^sezSVA
Amedeo Mecozzi	Roma	5 (11)	46a, 50a, 76a, 78a, nov'17[1] , [2]
Michele Allasia	Ferrara	5 (9)	37a, 77a, V^sezSVA [4]
Antonio Amantea	Lecce	5 (9)	43a, 71a
Giorgio Michetti	Chieti	5 (8)	32a, 41a, 43a, 75a, 76a, nov'17[1]
Sebastiano Bedendo	Rovigo	5 (6)	42a, 72a, 71a
Alessandro Buzio	Pavia	5 (5)	75a, 81a, 76a, nov'17/'feb'18 [1]
Giulio Lega	Firenze	5 (5)	21a, 76a,
Federico Martinengo	Roma	5 (5)	253a, 260a, 256a Marina
Giovanni Sabelli	Napoli	5 (5)	2aCaccia, 34a, 85a, 91a
Alessandro Resch	Avezzano	5 (5)	70a, nov-dic'17 [1]
Umberto Calvello	Pistoia	5 (3)	251a, 260a Marina

Vittorie Confemate (Rivendicate) [1] Istrana [2] S.Luca [3] Quinto [4] Fossalunga

I bombardieri «Caproni Ca3 operavano da Aviano e dalla Comina (PN).
SFEI.

Apparato radio tipo «MTM».
Archivio Costa.

Mitraglitrice «Vickers» «in caccia» sincronizzata sparante attraverso il disco dell'elica, su un «Hanriot Hd 1». Archivio Ballista.

A sinistra: una mitragliatrice «Fiat», (senza raffreddamento) su un «Voisin» della 5ª sq. «Voisin» di Chiasellis (Archivio Costa). Sopra a destra: altre mitragliatrici «Fiat», montate una sopra l'ala e l'altra brandeggiata dall'osservatore, su un ricognitore della 114ª sq. a Istrana (Archivio Ballista). Sotto: macchina fotografica prospettica inglese (Riferimento bibliografico 98).

Identificazione e numerazione delle squadriglie

I reparti Italiani in un primo tempo furono denominati a seconda del tipo di aereo che avevano in dotazione. Per questo motivo esistevano le squadriglie *Bleriot,* le squadriglie *Nieuport* e così via a seconda del modello di apparecchio impiegato, tutte numerate progressivamente partendo dalla numero uno. Nel dicembre del 1915 poi, la specifica funzione di ogni singola squadriglia fu resa più esplicita aggiungendo al numero identificativo e al modello dell'aereo impiegato, un'indicazione che ne qualificava il ruolo come da «difesa», da «offesa» o da osservazione «per l'artiglieria». Infine l'8 Aprile del 1916 le squadriglie vennero tutte rinominate secondo un nuovo sistema unico che così le classificava: dalla 1 alla 24 = *squadriglie da offesa* (bombardamento), dalla 25 alla 40 = *squadriglie da ricognizione*, dalla 41 alla 69 = *squadriglie per l'artiglieria* e dalla 70 in poi = *squadriglie da difesa* (caccia). Il sistema di numerazione fu poi modificato ancora aggiungendo nel gennaio del 1917 i servizi speciali: dalla 100 alla 199 = *squadriglie da difesa e colonie*, dalla 200 a 220 = *squadriglie da offesa per la marina*, dalla 221 alla 250 = *squadriglie da caccia della marina* e dal 251 in avanti = *squadriglie idrovolanti della marina*. Un'altra modifica fu disposta in settembre del '17 definendo le tipologie all'interno di ogni gamma di numerazione.[61] L'unità base dell'aviazione austroungarica era la *fliegerkompanie* (*flik*), con la numerazione unica, anche perché per un certo periodo ogni reparto vide prestare servizio al proprio interno velivoli e piloti con compiti diversi: caccia, ricognizione e bombardamento. Poi con lo svilupparsi delle specialità fu aggiunto un suffisso al numero: «J» per *jagd-kompagnien* (*caccia*), «A» per *aufklarungs-kompagnien* (*ricognizione*), «G» per *großflugzeug-kompagnien* (*bombardamento*). In seguito le *flik* da ricognizione furono frazionate in: «F» *fernaufklarer-kompagnien* (*ricognizione strategica*), «D» per *divisions-kompanien* (di *divisione per l'Artiglieria*), «K» per *korps-kompanien* (simili alle «D» ma relative al Corpo d'Armata), «S» per *schutzflieger* (derivate dalle «D» con compiti di attacco al suolo), «P» per *photoaufklärer-kompanien* (*fotografiche*), e «Rb» come *reihenbildgeräte-kompanien* (simili alle «P» ma con apparati speciali).[62] I tedeschi invece arrivarono in Italia con alcune squadriglie da caccia, *jagdstaffel* (abbreviate in *Jasta*) e alcune *fliegerabteilung* (reparti aviatori, FA) , generalmente con compiti di ricognizione ma anche bombardamento leggero. Alcune avevano un'altra «A» aggiunta come specializzazione per l'Artiglieria (FA-A), in seguito anche alcune squadriglie da bombardamento, le *bombstaffel* (Bosta). Gli aerei italiani erano all'inizio identificati in volo solo dallo stemma sabaudo dipinto sulla coda. Subito si presentò il problema di evitare che l'artiglieria e la fucileria sparassero sui nostri velivoli. Quasi immediatamente quindi, nella primavera del 1915, vennero aggiunti cerchi e bande nere. Solo qualche mese dopo, in estate, questi segni furono sostituiti dal tricolore sul lato inferiore delle ali e sulla coda. Bisogna poi attendere il 1917 per veder comparire le coccarde tricolori prima sopra le ali e poi sul fianco. Nel 1918 furono quindi invertiti i colori (con il verde all'esterno) per evitare la confusione con gli aerei inglesi. Gli austriaci all'inizio delle ostilità erano identificati da bande bianco-rosse dipinte sulla fusoliera. Poi venne

61 *Rivista Aeronautica,* nr. 8/9-1966.

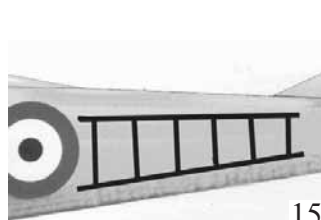
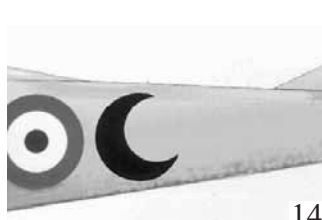
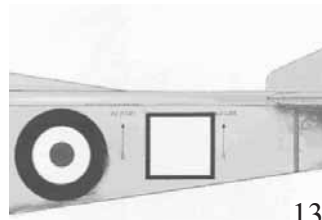
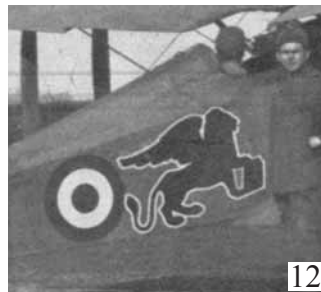
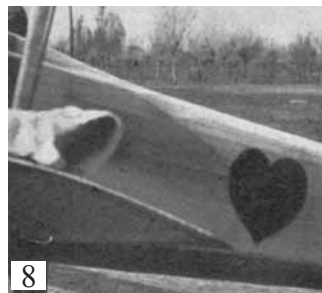
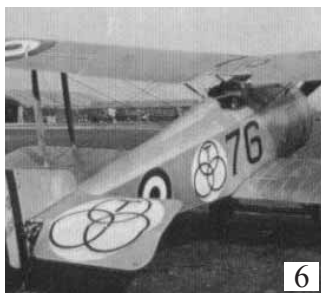
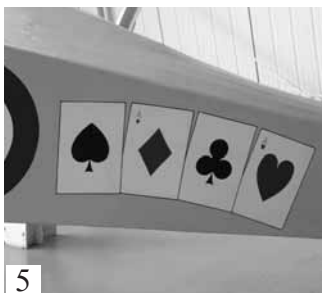
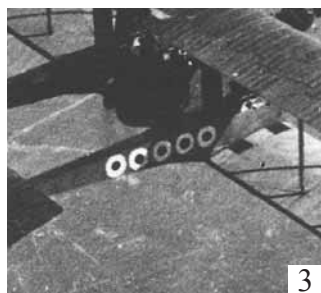
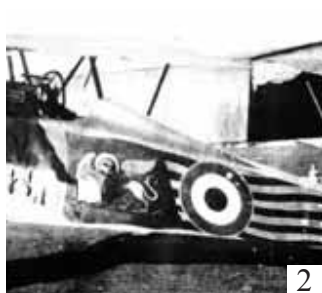
62 Riccardo Cavigioli, *L'Aviazione Austro-Ungarica sulla Fronte Italiana*, Milano Castiglioni & Archenti,1934.

adottata la croce nera come sui mezzi tedeschi, che rimarrà fino al termine del conflitto, cambiando la sua forma solo in luglio del 1918. La marina inoltre conservò sulla coda i tre colori rosso-bianco-rosso. Nei primi mesi del 1918 fu adottata la mimetizzazione sulla parte superiore degli aerei sia italiani che austriaci. Gli austro-tedeschi adottarono anche colorazioni a losanghe, rombi ed altri disegni che in teoria dovevano far sembrare l'aereo in assetto differente. I bombardieri che volavano di notte erano dipinti di nero.

Insegne di squadriglia e personali

I reparti italiani riportavano in genere sui fianchi dell'aereo il solo numero della squadriglia. Non così le formazioni dei «Bombardieri Caproni» che quasi subito adottarono un logo di squadriglia posto sulle travi dell'aereo. Questo era ripetuto tante volte quante era il numero dell'esemplare individuale nel reparto. Ad esempio la «1ª squadriglia Caproni» aveva una stella come simbolo. I suoi velivoli sfoggiavano: il primo 1 stella, il secondo 2 stelle, il terzo 3 stelle e così via. Così facevano anche per le altre esclusa l'8ª squadriglia, che sfoggiava invece tutti i semi delle carte da poker, ogni aereo con un seme diverso. Da metà del 1916 fra i piloti si diffuse l'uso di segni identificativi personali, che raggiunse la massima diffusione nel 1918. Particolari erano le insegne della 91ª squadriglia, che erano tutte individuali e andavano dal cavallino di Baracca al teschio di Ruffo, alla mezzaluna di Parvis alla scala di Ranza al guidoncino nero di Costantini, mentre Keller aveva un cuore Rosso. Keller introdusse nel 1918 una insegna di squadriglia, il grifo. Particolare era l'uso, sempre nella 91ª, di un numero romano per ogni pilota e l'assenza del numero di squadriglia. Il cuore rosso fu inoltre l'insegna di tutta la 77ª squadriglia. Anche la gemella, 80ª[63]. aveva un'unica insegna, una stella a cinque punte. La 78ª squadriglia generalmente portava sulla fiancata il numero 78 e un guidone con asta (fiamma), svolazzante con colori diversi per i vari piloti. La gemella 79ª aveva un simbolo unico, una lupa nera con il muso rivolto verso la prua. Anche la 76ª aveva simboli individuali molto vari e colorati, dal cavalluccio marino di Michetti, al quadrato di Scaroni. Lo stesso era per la sua gemella, la 81ª. La 70ª invece considerava insegna le strisce rosse come quelle presenti sull'aereo di Avet. Erano però diffusi anche molti simboli personali del tipo degli alamari di Resch. Delle squadriglie 71ª e 73ª sono ricordate le insegne costituite da nomi femminili scritti in corsivo, mentre la 72ª usava per tutti la sagoma rossa di un leone di S.Marco. Più «seria» era invece l'insegna di squadriglia della 74ª costituita dal monogramma di Vittorio Emanuele, mentre la 87ª «Serenissima» esibiva un grande gonfalone svolazzante di San Marco dipinto dal triestino Guido Marussig. Anche la ricognizione ebbe le proprie insegne. La 115ª squadriglia usava diversi simboli personali molto vicaci, mentre i SAML della 111ª portavano una stella come l'80ª ma più colorata. Tutti avevano i propri simboli passando dalla pantera nera della 112ª al cannone della 22ª, ai tre cerchi della 36ª. Anche la Marina ebbe la sua araldica. Tra tutti è da ricordare il coloratissimo Macchi di Arcidiacono della 261ª a Venezia. Gli Austriaci dal canto loro non sfiguravano. Si andava dall'Albatros tutto rosso con il teschio bianco di Brumowsky della Flik 41J, che imitava l'aereo del Barone rosso, al cuore trafitto di Navratil della Flik 3J. Questo reparto, che faceva base a Gardolo, sfoggiava numerosi simboli personali: stelle, quadri, cerchi, quadrifogli e una svastica. Molto ricca era anche la Flik 55J di Arigi e Kiss, mentre a Feltre c'era l'Albatros di Linke Crawford con un grande falco. Caratteristica comune che identificava gli aerei austriaci era il numero riportato sui fianchi, costituito da una cifra che rappresentava il modello del velivolo e la sua serie costruttiva e da una seconda cifra separata da un punto che indicava invece il numero individuale. L'aereo di Josipovich della Fk51J ad esempio, che fu l'ultima vittoria di Baracca, era il 153.266. Il 153 indicava che si trattava di un «Albatros D III» costruito dalla «Oeffag» con motore «Oesterreichische Daimler Benz» da 200 hp. Il 266 era invece il numero di costruzione. Gli aerei austriaci e tedeschi erano inoltre divisi in categorie a seconda dell'impiego cui venivano destinati. La sigla che li identificava all'uscita dalla fabbrica era composta da una lettera e da un numero romano con questi significati: A= vecchi modelli, B= biplani scuola, C= biposto da Ricognizione, D= monoposto da caccia, Dr= triplano monoposto da caccia, E= monoplano da caccia, G= aereo da bombardamento. Il numero romano invece rappresenta la serie produttiva. Così esisteva l'Albatros C-I, ma anche il Brandemburg C-I, due aerei diversi ma classificati nella stessa categoria. Anche i velivoli della Marina erano siglati con una lettera ed un numero. La lettera designava il tipo: A= (Ago) monoposto caccia «Brandemburg» o «Phoenix», L = Idrovolante da ricognizione «Lohner», E= «Lohner» da scuola, K= «Oeffag», «Ufag» e «Phoenix» da ricognizione, KG= «Ufag» da ricognizione e bombardamento lontano, S= Sperimentale, J= caccia terrestre della Marina, G= trimotore e F= ricognitore. Il numero era invece quello di produzione.[64]

63 La coppia di squadriglie *77ª* e *80ª* non fu l'unico caso di formazioni impiegate in modo da operare sinergicamente. La pratica di far lavorare i reparti a due a due, come fossero «gemelli», diede anzi ottimi risultati. Così troviamo la *78ª Squadriglia* che fu unita con la *79ª*, la *22ª* con la *36ª* e le *70ª-82ª* e *76ª-81ª*. La *91ª Squadriglia* opererà invece autonomamente su un campo ad essa riservato.

64 Riccardo Cavigioli, *L'Aviazione Austro-Ungarica*..., op. cit.

Campionario di insegne. In ordine: 1) Mario Gordesco della 77ª; 2) 87ª sq; 3) Caproni della 2ª squadriglia; 4) Insegna ufficiale dell'80ª sq (Schiona); 5) Baracchini; 6) Retinò 7) Fucini; 8) 77ª sq; 9) Leonardi dell'80ª; 10) 91ª sq; 11) Cerutti; 12) 72a sq; 13) Scaroni; 14) Parvis; 15)Ranza. (Foto e disegni di varia provenienza).

La produzione aeronautica

Durante la Grande Guerra il comparto aeronautico italiano passò da una produzione praticamente artigianale, in grado di realizzare poco più di un aereo al giorno, ad un sistema industriale completo capace di realizzare 6500 aerei l'anno che, alla fine del conflitto era riuscito a costruire un totale di circa 11000 velivoli. Questo grande sviluppo avvenne nello spazio di tempo compreso tra la fine del 1915 e il 1918. Si può affermare che l'industria italiana non raggiunse mai più il livello di efficienza che ebbe in quei pochi anni. A spronarne la febbrile l'attività fu soprattutto il ministro per le armi e munizioni generale Alfredo Dallolio, coadiuvato dagli uomini che con lui collaborarono. Nel 1911 era stato costituito lo «Stabilimento sperimentale e costruzioni» (4° reparto). Quattro anni dopo il generale Dallolio riorganizzò questo organismo facendolo diventare la «Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare» (DTAM), con i compiti di sovrintendere, valutare e controllare la produzione industriale. La nuova Direzione Tecnica avrebbe inoltre dovuto progettare velivoli rispondenti alle esigenze delle forze armate e farli costruire dalle aziende più adatte. La sede era a Torino e non poteva essere diversamente se si considera che già all'inizio del conflitto, metà della produzione nazionale di aeroplani e fino all'80 % di quella di motori era concentrata in Piemonte. Tra i tecnici che collaboravano con il generale Dallolio, vi erano Umberto Savoia che aveva le funzione di capo del DTAM, Guido Guidi pilota collaudatore e i progettisti Ottavio Ricaldoni e il napoletano Ottorino Pomilio. Quest'ultimo ai primi del 1916 lasciò l'incarico e fu sostituito dal Rodolfo Verduzio. Alcuni piloti furono anche incaricati di eseguire collaudi presso le aziende che producevano i velivoli. Fra di essi Mario De Bernardi, che dal fronte fu inviato alla *Pomilio*, e Mario Stoppani che passò all'*Ansaldo* come dipendente. Il rapporto di lavoro legava questi collaudatori direttamente alle fabbriche, che cercavano pertanto di aggiudicarsi le prestazioni dei migliori piloti per dare prestigio ai propri prodotti. Anche Baracca fu più volte invitato a collaborare, ma l'asso non volle mai accordarsi con gli industriali. Pomilio poi si era congedato per iniziare l'attività produttiva realizzando aerei e creando così una situazione delicata dove i suoi ex colleghi diventavano poi i suoi controllori.[65]

L'industria aeronautica italiana nel 1915 produceva soprattutto aerei francesi costruiti su licenza. La *Aer* di Orbassano nel torinese assemblava i *Caudron*, mentre la *Sit*, operante anch'essa nel capoluogo piemontese, si era assicurata la licenza di produzione dei *Bleriot.* Questa azienda sarebbe poi confluita nell'*Ansaldo*. La *SAML* (Società Anonima Meccanica Lombarda), con sede a Monza, realizzava l'*Aviatik* derivato dall'omonimo velivolo austriaco, che produsse in due modelli, l'*S1* e l'*S2*. La neonata *Macchi,* fondata nel 1913 da Giulio Macchi con l'apporto di Eduard Nieuport, e battezzata *Società Anonima Nieuport-Macchi*, produceva nel nostro paese gli apparecchi *Ni10*, *Ni11* e *Ni17.* Construì inoltre l'*Hanriot* che con i *Nieuport* rappresentò in nerbo della caccia italiana. L'azienda, che aveva sede a Varese, fu inoltre incaricata di riprodurre il *Lohner* (L40) quando questo fu catturato. Da esso la *Macchi*

65 Paolo Ferrari (a cura di), *La grande guerra aerea, 1915-1918. Battaglie, industrie, bombardamenti, assi, aeroporti*, Valdagno, Rossato, 1994. Luigi Contini, *L'Aviazione Italiana in Guerra*, op. cit.

derivò il principale idrocaccia italiano, l'*L3* rinominato poi *M3* e i tipi successivi.

La *Società Italiana Aviazione* (SIA) fondata a Torino nel 1916 e poi confluita nella *Fiat* produsse una serie di ricognitori tra cui si ricordano il *SIA 7B* e il *SIA 9B* sviluppati dagli ingegneri Torretta e Carlo Maurilio Lerici.

Da quando aveva fondato la sua azienda nel 1911 Giovanni Battista Caproni, aveva sempre cercato di inserirsi nel gruppo dei costruttori che effettuavano forniture all'esercito. Ebbe successo solo nel 1915 grazie a un progetto da lui sviluppato, il bombardiere *Ca3*, che riuscì ad imporsi come un prodotto esclusivo ed efficiente.

Domenico Santoni che con la *Società Costruzioni Aeronautiche* poi *Savoia*, riproduceva i *Farman*, avviò dal canto suo anche la produzione di idrovolanti con la *SIAI* (*Società Idrovolanti Alta Italia*) replicando il velivolo anglo-francese *FBA* e sviluppando poi dei modelli propri.

Anche la *Fiat* si dedicò alla riproduzione dei *Farman*. Poi acquisita la *SIA* fabbricò anche aerei originali. Un altro grosso gruppo industriale, l'*Ansaldo* si dedicò all'aviazione costruendo su licenza gli idrovolanti *Sopwith*. La società genovese sorta a Sampierdarena assorbì poi la *Pomilio,* società creata, come abbiamo visto, dall'ex progettista della DTAM Ottorino Pomilio. L'*Ansaldo* raggiunse comunque il suo maggior successo aeronautico con l'incarico di realizzare lo *SVA*, il cui progetto era stato elaborato proprio dalla DTAM.

Per quel che concerne i motori aeronautici, l'industria nazionale si limitò all'inizio a riprodurre i propulsori francesi *Gnome Rhone* rotativo e *Anzani*.[66] La Fiat però aveva già avviato la sperimentazione di nuovi propulsori che portarono alla creazione dell'*A12* da 200/250cv. Esso costituì il motore fondamentale della produzione italiana. L'azienda realizzò poi anche il potente *A14* da ben 700cv.

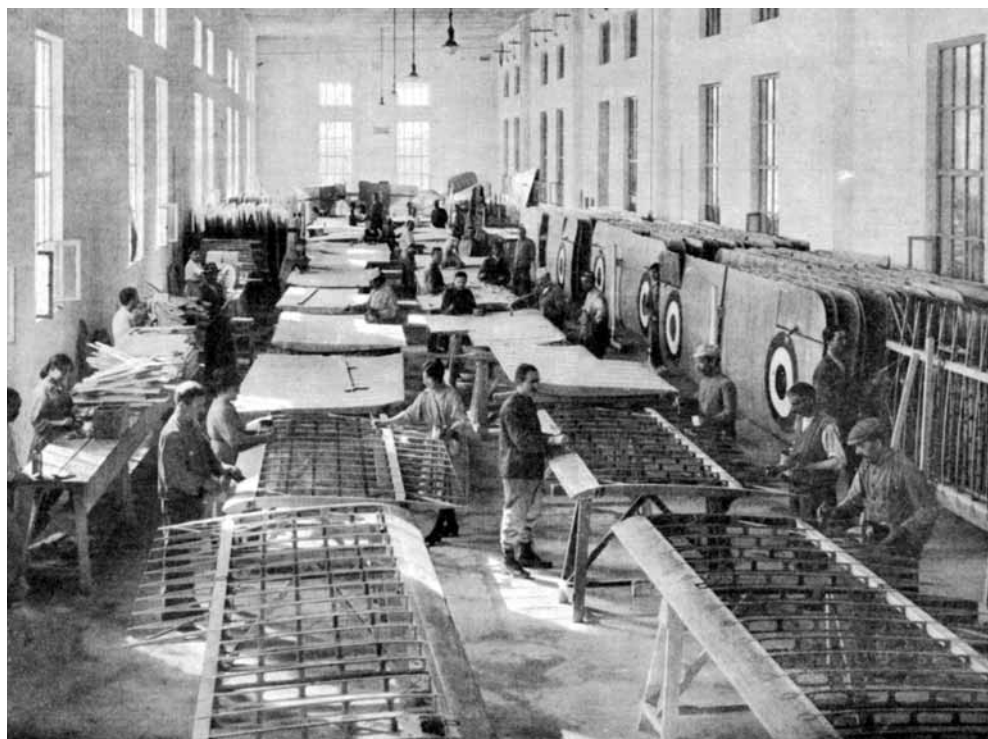
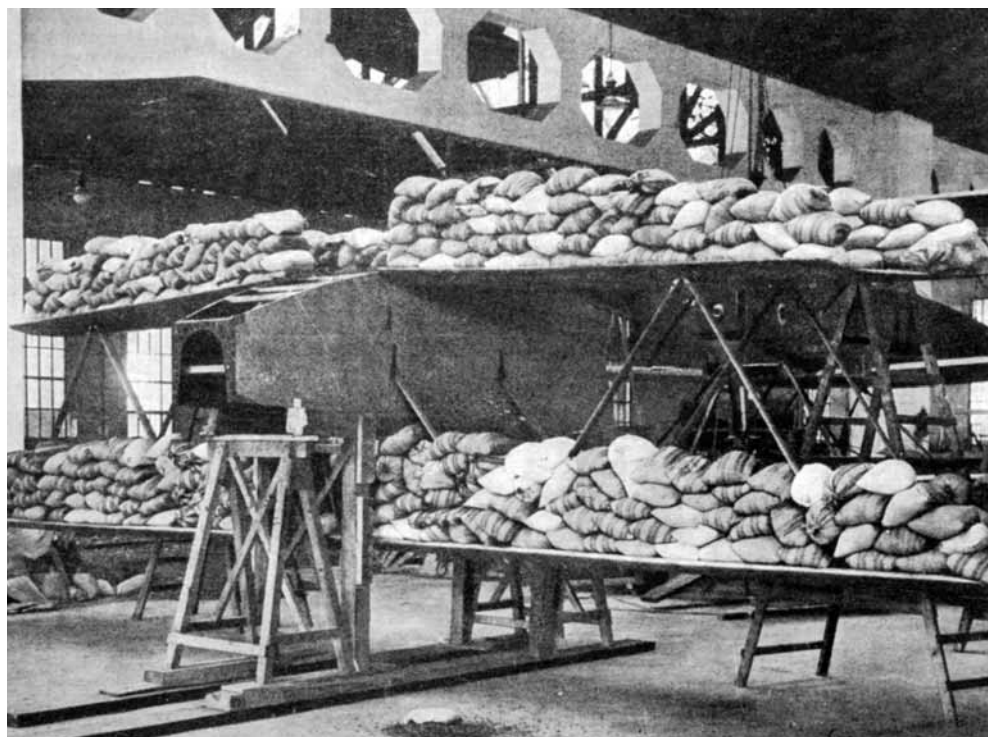
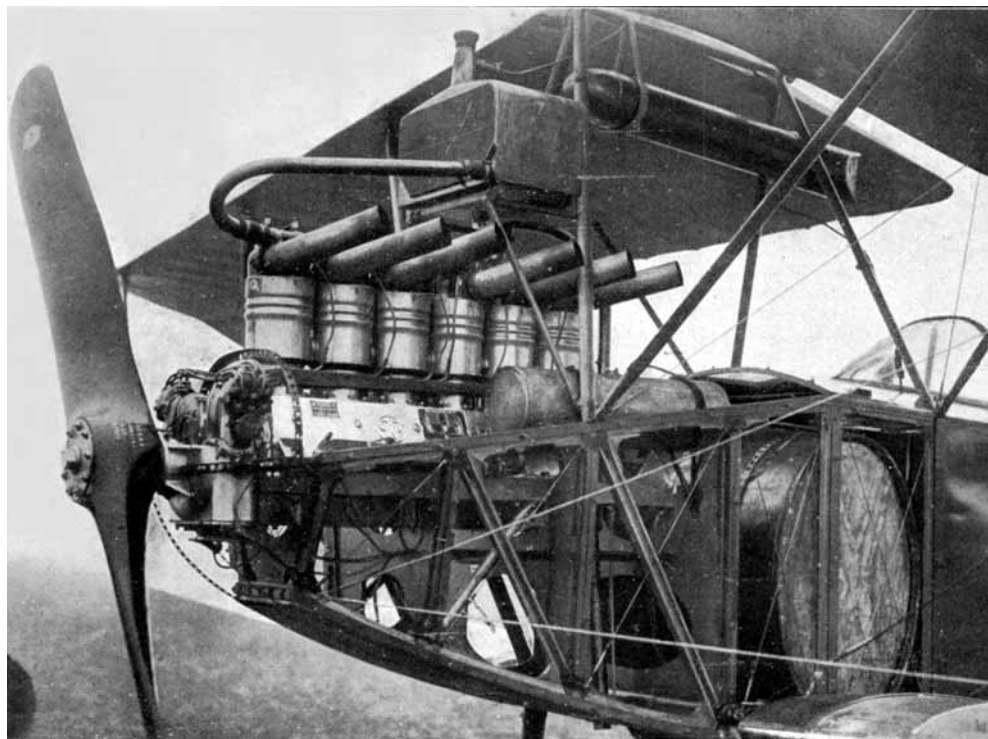
L'*Isotta Fraschini* e la *SPA* realizzarono anch'esse buoni motori installati sui *Caproni* e sugli *SVA*, che si rivelarono molto affidabili.

La *SCAT* (*Società Ceirano Automobili Torino)* riprodusse il motore *Hispano Suiza* per il velivolo *Spad*, senza però riuscire mai a garantire una sufficiente qualità, al punto che le squadriglie per i ricambi chiedevano espressamente di poter avere quelli originali francesi.

L'industria italiana passò da una produzione motoristica di 606 esemplari l'anno del 1915 a 14820 nel 1918, per un totale di circa 24400 motori costruiti durante tutto il conflitto.[67]

Anche per ciò che concerne la produzione di *palloni frenati*, i costruttori nazionali fecero grandi passi in avanti. I tedeschi avevano battezzato i loro aerostati «*drakenballons»* (palloni drago) disegnandone per primi la forma caratteristica. I francesi li avevano chiamati «*saucisse»* (salsicce) e gli inglesi, traducendo dal francese «*sausages*». In Italia all'inizio si riprodusse il modello germanico e la sua costruzione

66 Alesandro Anzani (Gorla, 5 dicembre 1877 – Merville-Franceville-Plage, 23 luglio 1956) si era trasferito in Francia nel 1900. Nel 1906 Anzani creò una fabbrica per la produzione di motori ad Asnieres. Nel 1908 realizzò propulsori per aerei che equipaggiarono i velivoli dei pionieri dell'aviazione Caudron e Louis Bleriot,

67 Gastone Camurati, *Aerei Italiani 1914-1918*, in: *Rivista Aeronautica*, 4/1974.

Ansaldo: verniciatura delle Ali.
Foto da: «Illustrazione Italiana».

Ansaldo: prova di carico sulle ali di uno «S.V.A.».
Foto da: «Illustrazione Italiana».

Il motore «Hiero» da 145 hp usato sull' Albatros e sul «Lloyd».
SFEI.

«Hansa-Brandenburg C-I 6-01» incidentato.
SFEI.

continuò fino alla fine del 1917 quando Avorio e Prassone costruirono un nuovo tipo di pallone frenato, l'*A.P.*, che si diffuse velocemente. Il nuovo «pallone-osservatorio italiano [...] simile al vecchio pallone sferico con l'aggiunta di una specie di grossa coda trilobata», fece la sua prima comparsa dinanzi a Ponte di Piave il 5 febbraio 1918.[68] Era appunto la ditta del colonnello Avorio a costruire i *Draken* italiani. I *Draken* erano colorati di giallo nella parte inferiore e d'argento sopra. Avevano una forma cilindrica e dalla sezione mediana partivano numerose funi che si riunivano in due punti chiamati «piè d'oca». Il pallone era tenuto inclinato verso l'alto e stabilizzato da una sacca posteriore che si riempiva d'aria e da due vele laterali.[69]

La fonte della potenza: il motore

Il tipo di propulsore più usato sui caccia italiani e francesi durante la Grande Guerra era uno «strano congegno» caduto poi in disuso: il motore rotativo. Il modello più diffuso fu il «Gnome Rhome» con potenze tra gli 80 e 120 cavalli. In questo tipo di motore i cilindri ruotavano assieme all'elica, e l'albero motore era fisso. Questo sistema era adottato per avere un motore leggero ma con buona coppia. Per contro non avendo una lubrificazione in carter, l'olio doveva essere mescolato con la benzina, e introdotto attraverso l'albero. Dal carter la miscela alimentava i cilindri, spinta dalla forza centrifuga e aspirata dalla depressione. I cilindri erano provvisti di valvole di aspirazione automatiche, e quindi le molle di contrasto dovevano essere regolate con precisione in modo che la forza centrifuga non ne ostacolasse l'apertura durante l'aspirazione. Il risultato era un motore che consumava molto olio (che era a perdere), ma era leggero e abbastanza affidabile nonostante i possibili ingolfamenti. Inoltre imbrattava la parte inferiore dell'aereo aggravando il pericolo di incendio qualora questo fosse stato colpito. Aveva poi problemi di vibrazioni che innescavano pericolosi cedimenti alle strutture e coppie giroscopiche eccessive che impedivano di manovrare con libertà. Questi motori raggiunsero presto i 130 cv, che era il massimo della potenza ammissibile, e per le potenze superiori, gradualmente si adottarono i propulsori tradizionali con cilindri in linea o a «V» raffreddati ad acqua. Il motore rotativo fu usato anche dagli inglesi sul «Camel». Si trattava del «Clerget» da 130 hp, mentre i tedeschi impiegarono un rotativo da 100-110 hp «Oberursel» principalmente sui caccia Fokker monoplano (E-III) e triplano (DR-I). Come detto l'Italia sviluppò poi motori in linea a 6 cilindri, come l' «Isotta Fraschini» o lo «SPA» con potenze tra i 200 e i 270 hp. Questi vennero usati sopratutto sui «Caproni» da bombardamento e sullo «SVA». Fu però il «Fiat A12» ad essere installato sulla maggioranza dei ricognitori. Derivato dall' «A10» da 100cv, esso forniva una potenza di 270-300hp. e permetteva ai «SAML» e ai «Pomilio» di volare ad una velocità tale da sfuggire ai caccia avversari. Gli austro-tedeschi potevano contare su un motore a 6 cilindri in linea che fu considerato il migliore di tutti sia per l'affidabilità che per le prestazioni: Il «Mercedes» con potenze da 130 a 180 hp. Oltre a questo gioiello furono usati anche gli «Hiero», che erano una copia modificata, del «Fiat A12». Una citazione particolare merita l'«Hispano Suiza» 8 cilindri a «V» montato sullo «SPAD», che fu creato appositamente per questo aereo, e divenne una formula canonica per i motori da caccia del dopoguerra.

Gli aerei più famosi che la DTAM progettò furono l'*SP1* a cui seguirono l'*SP2*, l'*SP3* e l'*SP4*. L'acronimo «SP» stava per Savoia-Pomilio, dai nomi dei due progettisti. Il velivolo fu fatto costruire dalla *Fiat*, dalla *SIA* e poi da altre aziende. Il disegno dell'*SP* fu ricavato dalla riprogettazione del *Farman* aumentando la potenza del motore. Gli *SP* vennero usati essenzialmente come ricognitori. Tale tipo impiego esponeva gli equipaggi agli attacchi avversari. Per questo l'aero fu soprannominato

68 Guelfo Civinini, *Draghi, salsicce e altri volatili,* in: *La lettura. Rivista Mensile del Corriere della Sera.* Anno XVII, n. 4, Aprile 1918, p. 1. Al suo primo volo il nuovo pallone frenato fu subito abbattuto da un *Aviatik* che l'incendiò. A bordo come osservatore era il tenente Guglielmo Soster che si salvò lanciandosi col paracadute.

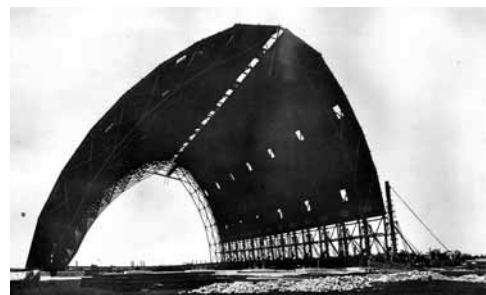
69 Giuseppe Magrin, *I palloni della guerra. Storia ed evoluzione dei mezzi di volo dalla grande guerra al 1930*, Udine, Gaspari, 1999. *Rivista Aeronautica*, Numero Speciale, Marzo 1959.

dai piloti «*Siamo Perduti*» o «*Sepoltura Per 2*» ironizzando sulle lettere dalla sigla *SP2*. Il velivolo dimostrò una particolare robustezza continuando a rimanere in linea di volo anche quando furono introdotti i più veloci *SIA* e *Pomilio PD*. Vennero impiegati anche per il lancio con il paracadute degli agenti del servizio informazioni (detti *missionari*) aldilà del Piave. Altro compito della DTAM, fu quello di indagare sugli inconvenienti tecnici che i reparti riferivano nell'uso del materiale di volo. Ciò accadde ad esempio dopo le prime consegne degli *SP2* ai piloti che, dopo averlo provato, sostenevano che tale velivolo fosse affetto da gravi difetti. Il collaudatore Guidi, inviato dalla DTAM dimostrò invece che non si trattava di problemi tecnici, ma di scarsa preparazione degli aviatori all'approccio con questi mezzi nuovi, più potenti e più pesanti rispetto al *Farman* su cui avevano volato fino ad allora. Per ovviare comunque ad una lamentata manovrabilità dell'*SP2*, fu realizzato l'*SP3* con apertura alare ridotta, e poi l'*SP4* che poteva sviluppare una maggiore velocità di salita[70]. Un intervento analogo si ebbe quando il *SIA* provocò vari incidenti fino ad essere ritirato dalla linea. Ma il progetto più famoso elaborato dalla DTAM fu lo *SVA* (Savoia-Verduzio-Ansaldo) nelle varie versioni. Si trattò del primo velivolo interamente progettato, calcolato e collaudato in Italia. Nato come caccia lo *SVA* non fu però impiegato in tale ruolo e si dimostrò invece un buon ricognitore strategico con compiti di attacco al suolo. Era una macchina dotata di un'ottima robustezza e di una grande longevità. Assieme al *Caproni Ca3* fu uno dei successi dell'industria Italiana. Altro compito della DTAM era quella di controllare la regolarità delle consegne di aerei e ricambi ai depositi in prossimità del fronte. Gli aerei erano inizialmente consegnati via ferrovia in cassoni di legno. Si predispose quindi una rotta per il trasferimento regolare in volo dei mezzi tra Torino e Pordenone. Data la relativa affidabilità dei velivoli si rese necessario creare una rete di campi di emergenza che i piloti potevano usare in caso di bisogno tra una tappa e l'altra. Questi piccoli campi erano distanziati di circa 20 chilometri l'uno dall'altro ed erano provvisti di segnalazioni, di un ricovero per l'aereo e del carburante per il rifornimento. Alla ricerca e all'approntamento di queste superfici contribuì anche la *Lega Aeronautica Nazionale,* la più famosa associazione aeronautica italiana dell'epoca. Nel 1917 la rotta fu attiva con una serie di 31 campi e si sviluppava sul percorso: Mirafiori/Venaria (TO), Settimo Torinese, Chiasso, Saluggia, Bianzè, Viancino, Olcengo, Albano Vercellese, San Pietro Mosezzo, Cameri (NO), Argonate, Pogliano, Baggio (MI), Taliedo (MI), poi attraverso Bergamo (Ponte S.Pietro) e Brescia (Castenedolo) attraversava la Lombardia. Nel Veneto essa passava per Verona, Belfiore, Montebello Vicentino, Quinto Vicentino. Castello di Godego, Istrana, Arcade, Mareno di Piave, Godega Sant'Urbano, Sacile raggiungendo infine Pordenone. In effetti il servizio non si dimostrò così efficiente e le consegne proseguirono soprattutto per via ferroviaria. Poi da novembre fu giocoforza cambiare il percorso, spostando e arretrando i depositi di destinazione a Poggio Renatico (FE), Rubiera (RE) e Taliedo (MI) per i bombardieri.

Se l'industria Italiana poteva contare sull'esperienza e sui prodotti francesi, così

70 *1: (1908-1922)* in: Giorgio Apostolo (e altri), *Ali italiane*, Milano, Compagnia generale editoriale, 1978.

gli austriaci si avvalsero delle realizzazioni di quella tedesca. Come in Italia anche in Austria all'inizio del conflitto le forze aeree avevano dimensioni ridotte allineando solo 147 velivoli e pochi piloti. I tipi di aerei principalmente in uso erano l'*Etrich* «*Taube*» e l'idrovolante *Lohner*. Per quanto riguarda i dirigibili invece l'Austria si limitò all'acquisto di un *Perseval* Tedesco, che usò in maniera limitata.

In un secondo tempo entrarono in linea di volo gli *Albatros B-I* prodotti dalla *Phoenix*, gli *Aviatik B-II*, e i primi *Brandemburg B*, di cui venne poi iniziata la produzione del modello *C-I*, che i piloti italiani chiamavano sempre *Albatros*, e che divenne l'aereo principale dell'aviazione austroungarica. Dopo i primi caccia monoplani tedeschi (*Fokker E-III*), l'industria austriaca realizzò il *Brandemburg KD «Spinne»* fabbricato ancora dalla *Phoenix*, e quindi - nel 1916 - l'*Albatros D-III* tedesco prodotto dalla *Oeffag*. Nel 1917 mentre continuava la produzione del *Br C-I*, fu introdotto *l'Aviatik D-I (Berg)* che rappresentò il massimo sviluppo dei velivoli da caccia austriaci assieme all'*Albatros D-V* e che andò a sostituire il *D-III*. Nel 1918 si diffusero anche i biposti *Phoenix C-I*, l'*UFAG C-I* e il monoposto *Phoenix D-I*. Queste macchine però non raggiunsero la diffusione dell'*Albatros*. Per quanto riguarda i bombardieri, l'aviazione austroungarica introdusse solo tardivamente cinque squadriglie di *Gotha G-IV* costruiti su licenza. Il sistema produttivo asburgico si basava su numerose aziende che realizzavano i mezzi necessari secondo le propria potenzialità. Lo stesso aereo poteva essere prodotti da più aziende. Le principali fabbriche furono prima la *Phoenix* che nel conflitto superò la produzione di 1000 aerei, poi la *Ufag*, l'*Aviatik*, la *Oeffag*, la *Lohner*, la *Fischamend*, la *Lloyd* e altre minori.[71]

Gli «hangar» modello «Savigliano P/M» erano di due tipi, uno da 110x23,75 alto 32,45 mt. e l'altro più grande da 115,2x45 alto 37,24 m. la cui struttura pesava ben 1070 ton. Qui la sequenza montaggio del n°2 di Casarsa (tipo P). Foto Museo del Risorgimento di Treviso – Fondo Gastone Foà.

71 Riccardo Cavigioli, *L' aviazione austro-ungarica*..., op. cit.

I campi di volo

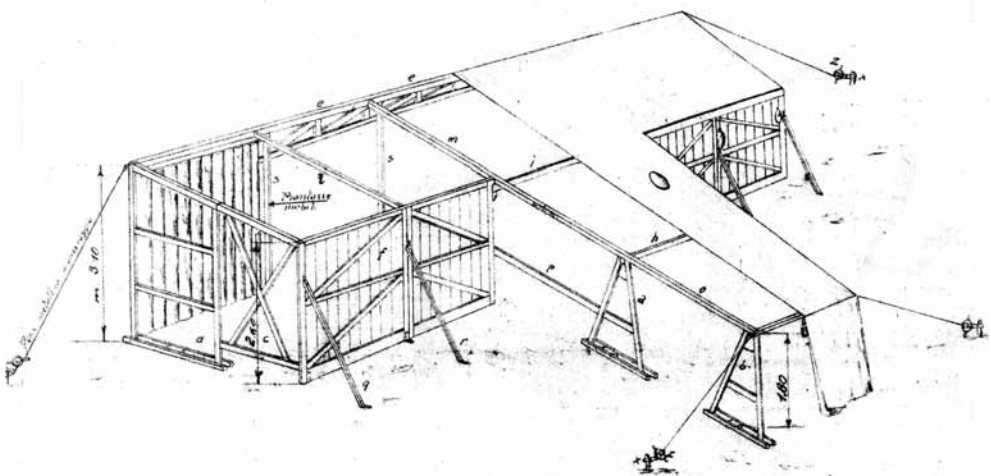
Le prime aree di atterraggio furono ricavate sulle piazze d'armi, oppure in prati confinanti spesso con caserme o in poligoni di tiro dove i militari svolgevano le proprie esercitazioni. Furono anche scelte aree prative, rese disponibili da privati, perché troppo sassose o troppo umide per poter essere sfruttate. Una condizione determinante era la vicinanza con una stazione ferroviaria che rappresentava una comodità per il rifornimento. La posizione dei prati non coltivabili era molte volte ai confini dei territori comunali. Per tale motivo quando si rendeva necessario ampliare lo spazio da adibire ad aviosuperficie si occupavano aree confinanti, spesso amministrate da altri municipi. Di conseguenza il nome assegnato alla base risultava essere quello della località dove aveva sede il comando del reparto. Accadeva così che la ricognizione nemica assegnasse agli aereoporti nomi spesso diversi da quelli italiani a seconda della distanza del campo alla frazione più vicina. Le rimesse dei velivoli chiamate «Hangar», potevano essere classificate come di «tipo permanente» oppure «smontabile» e per aereoplani o dirigibili. I modelli di «Hangar» maggiormente usati erano:

TIPI PERMANENTI: Modello «Centocelle». Realizzato in moduli affiancabili (fino a 6) della misura di 25,5 m. x 18,1 m., con capriate in legno, pilastri in cemento armato e tetto in «eternit». La chiusura frontale (sul lato corto) era rappresentata da portoni scorrevoli in legno. Le pareti esterne venivano edificate in muratura e provviste di finestre. Non c'erano divisori interni tra i moduli e il pavimento era spalmato di catrame. Il «modello singolo», già usato ad Aviano ed a Mirafiori, aveva il tetto ad uno spiovente, l'apertura sul lato lungo, le capriate in legno a triangolo retto, i piedritti in muratura e il tetto in legno. L'apertura era divisa in tre portoni in lamiera ondulata montati su telai di ferro, che si aprivano verso l'alto. Per i «Caproni» ne esisteva un modello modificato, il «Gioia-Bernasconi». Il grande bombardiere veniva ricoverato di fianco per mezzo di carrelli che scorrevano su rotaie. Per i dirigibili invece c'era il tipo «Savigliano P/M» cui si affiancava una seconda versione di dimensioni ancora maggiori e in grado di ospitare due aeronavi.

TIPI SMONTABILI: Modello «Mercandino». Realizzato in tela da 16 m. x 13 m. veniva assemblato con due pali metallici scomponibili, con pali laterali e anteriori, con un cavo metallico perimetrale superiore, una copertura in tela e 26 picchetti. Era trasportabile con un camion e 6 uomini potevano metterlo in opera impiegando mezza giornata di lavoro. Simile al «Mercandino» era il «Sarzotto» con pareti rigide in legno di 20 m. x 12 m. Entrambi i modelli potevano contenere un solo aereo. Altro «hangar» smontabile era poi il cosiddetto modello «Aviazione», che si componeva di un tetto con capriate in legno e rivestimento in tela. Misurava 20 m. x 36 m. e l'apertura era ricavata di testa sul lato corto. Le capriate poggiavano su piedritti verticali in legno con due puntoni inclinati e con spaziatura di 4 m. Ne esistevano di due tipi. Il tipo «A» che aveva un altezza utile di 4 m. e il tipo «B» alto 4,8 m. Il modello «Bessoneau» invece, misurava 20 m. x 28 m. per un altezza di 4,1 m. La sua forma era ad «arco inglese». Si trattava di un tendone di 750 mq fissato alla struttura con legacci. Poiché il materiale era facilmente deteriorabile doveva essere protetto con olio di lino cotto. Tutti i tipi smontabili presentavano la chiusura frontale in tela. Tra i modelli stranieri era diffuso sul nostro fronte il francese «Hervieu» singolo in tela. Esistevano anche altri tipi minori di «hangar», usati solo in alcuni campi, come quello in cemento di Campoformido, il «Fontana-Riva» di Cavazzo Carnico o i tipi «Venanzetti» e «Annoni».

Le aree di atterraggio e decollo avevano il fondo naturale, ma non mancarono i primi esperimenti di nastri pavimentati come quello cementato della «Caproni» a Taliedo e quelli in tavolato di Montecelio e del Lido di Venezia. I segnali di atterraggio erano costituiti da una barra con uno o due dischi bianchi, orientata secondo le direzioni di avvicinamento al campo. In un secondo momento comparve il segnale a «T» ancora in uso. Era presente anche la segnalazione del vento ed altre indicazioni di tipo luminoso per l'atterraggio notturno, costituite da fotoelettriche. Presso le aviosuperfici venivano realizzate anche torri o punti rialzati per il servizio di vedetta, con il compito di dare l'allarme in caso di attacco. I depositi di carburante e la polveriera erano ovviamente in posizione decentrata. Vicino alla zona di decollo o nei pressi degli «hangar» di reparto, erano previsti dei terrapieni chiamati «parapalle» su cui prima di ogni missione venivano provate le armi. Erano poi previste trincee vicine alle baracche per permettere al personale di ripararsi e sparare in caso di attacco aereo. Naturalmente attorno al campo erano piazzate molte postazioni contraeree dotate di mitragliatrici. Una postazione armata era anche all'ingresso per contrastare un eventuale attacco da terra.[72]

72 Paolo Ferrari (a cura di), *La Grande Guerra Aerea...*, op. cit.

Hangar «Bessoneau» in tela all'idroscalo di Gorgo (Grado). Archivio Costa.

Hangar smontabile monoposto in legno tipo «Sarzotto». Archivio Varriale.

Campo del Lido (Ve) si nota la pista pavimentata e i tipi di baracche.
Foto Archivio Chiesa – Museo «Ancillotto» Treviso.

Campo di Ghedi (BS). Oltre le baracche si notano gli hangar tipo «Aviazione» e, oltre ancora, altri di tipo permanente. Archivio Chiesa – «Museo Ancillotto» Treviso.

Capitolo Terzo

La componente aeronautica crebbe ben presto in modo esponenziale in entrambi gli schieramenti. Già nel primo anno si comprese che ormai un nuovo pericolo arrivava dall'alto, sia di giorno che di notte. Iniziarono i bombardamenti dapprima soltanto di strutture militari e poi anche di città, come forma di guerra psicologica. Così il primo giorno del conflitto un dirigibile italiano tentò di colpire Pola e poche ore dopo due idrovolanti imperiali lanciarono qualche bomba su Venezia, Latisana e Jesi. Il 27 poi, altri velivoli austriaci tornarono su Venezia e due dirigibili italiani colpirono Sebenico e Lubiana. Il 30 toccò a Pola essere colpita e cosi via giorno dopo giorno, per le diverse città dei due fronti, comprese alcune del sud Italia.

Attacco a Venezia

La notizia che era stata bombardata Venezia mise in allarme la nazione ed anche gli alleati, a causa della fragilità della città e del suo grande patrimonio artistico. La difesa della città lagunare venne quindi rinforzata. Già il 10 maggio era stata firmata una convenzione con la Francia e la Gran Bretagna, per avere un aiuto sull'Adriatico. Gli alleati avevano inviato oltre a 20 navigli e 5 sommergibili, un CAM (Centre AeroMaritime) di idrovolanti (6 *F.B.A.*) che trovò sistemazione assieme alla squadriglia della marina italiana a Sant'Andrea e qui rimase fino al giugno del 1917. Dopo il primo bombardamento i francesi nell'agosto del 1915 formarono una squadriglia, la N92/I, chiamata «*Escadrille de protection de Venice*», costituita da tre *Nieuport Ni10*[73], che venne sistemata sul campo della Bazzera. L'ammiraglio Tahon di Revel, comandante della piazza, fece organizzare le prime batterie contraeree di fortuna con fucilieri sopra le altane della città, e allestì la prima rete di sbarramento con palloni. Predispose inoltre la protezione dei monumenti più importanti con sacchi di sabbia. Si pensò quindi di sistemare anche la squadriglia di *Ni11* francesi più vicino alla città e il problema fu risolto ricavando un'area di atterraggio all'interno del forte San Nicolò, che era molto grande. I piloti al comando del cap. De Challoges, trovarono alloggio nell'albergo «Villa Paradiso» al Lido.[74] Sul nuovo campo del **Lido**, in seguito voleranno oltre ai francesi, la *241ª Squadriglia* della Marina con gli *Hanriot*, e la *1ª Squadriglia Navale S.A.* comandata da D'Annunzio. Sarà allestita anche una pista preparata in tavolato di legno che dopo il conflitto diventerà l'aeroporto di Venezia. Oggi è uno dei più bei campi di atterraggio in erba. Porta i segni della grande storia in un ambiente unico al mondo. In settembre la Francia costituiva un altro Centre AeroMaritime di idrovolanti Nieuport a Brindisi, si trattava di tre monoplani con osservaori della Regia Marina, il reparto fu sciolto a metà gennaio del 16.

73 www.albindenis.free.fr

74 Aeritalia, *Aeronavali, 40 anni di una industria*, Roma, Stile Regina, 1988. Paolo Waldis, Giorgio Apostolo, Bruno Delisi, I*l ritorno del Nicelli. Novant'anni di storia dell'aeroporto del lido di Venezia,* Milano, Giorgio Apostolo Editore, 2007.

Gli Idrovolanti «FBA» e «L3»

Dopo i primi esperimenti fatti dalla marina con vari modelli stranieri e prototipi italiani, si scelse di acquistare la licenza di produzione del «Franco-British-Aviation C», un aereo a scafo centrale, biplano con motore spingente, costruito da Lois Schreck con finanziatori inglesi. Fu prodotto dalla SIAI, ma anche da Piaggio, Ducrot, Zari e altre in 982 esemplari. I primi erano in versione «C» con motore rotativo Gnome ma ben presto si passò alla versione «H» triposto con motori Isotta Fraschini da 180cv. I piloti Italiani per le sue caratteristiche di volo gli appiopparono il nomignolo di «Fate Bene Attenzione» giocando sull'acronimo FBA di Franco-British Aviation Company. La differenza con il concorrente austriaco «Lohner» stava nel fatto che l'FBA aveva un buon scafo mentre l'idro austriaco volava meglio. L'apparecchio italiano in aria era instabile mentre il «Lohner» aveva difficoltà di flottaggio. La SIAI gli affiancò la produzione di modelli originali come l'«S8» e l'«S9» con migliori caratteristiche. Quando sul Canal Bianco presso Volano, nel maggio 1915 ammarò e venne catturato il «Lohner L40», questo fu subito trasferito a Porto Corsini e poi inviato alla Macchi che lo riprodusse con la sigla «L 1». Biposto, dotato di motore «IF» da 180 cv., esso si dimostrò più prestante dell'«FBA». Vennero quindi prodotte la versione «L2» e poi la «L3», che fu rinominata in «M3» perché ormai differiva molto dall'originale. Seguì poi il tipo potenziato con il «Fiat A12bis» da 300 cv. battezzato «M4», sul quale a titolo di esperimento, venne montato anche un cannoncino «Vickers» antisommergibile. L'«M5» era invece un monoposto da caccia, cui fecero seguito l'«M6», l'«M7» (monoposto con propulsore «IF» da 250 cv), l'«M8» da ricognizione (equipaggiato con motore «IF» 180 cv.) e l'M9, anch'esso da ricognizione, (spinto da un «Fiat» 300 cv) alcuni esemplari del quale furono resi in grado di trasportare bombe antisommergibile sferiche. Da ultima venne prodotta la versione «M12» triposto da ricognizione.[75] Le prestazioni dell'«FBA H» e dell'«L3» sono riportate nell'allegato 1 (Immagini: FBA a pag. 107, Macchi a pag. 94 e 26)

Guerra di spie

Da sempre è fondamentale in guerra, sapere con anticipo cosa il nemico stia tramando. Nella raccolta di informazioni, un ruolo importante fu svolto dalla componente aeronautica delle forze armate con l'uso dei ricognitori. Ben più antica era comunque la pratica dello spionaggio, per mezzo dell'uso di agenti infiltrati fra le file avversarie. Il servizio informazioni austriaco (*Evidenzbureau*) fin dall'agosto 1914, con lo scoppio del conflitto, aveva iniziato la raccolta di dati sulle strutture militari e civili italiane. Del compito era incaricato l'addetto militare austriaco di Berna, il maggiore William von Einem. L'ufficio svizzero era diretto da Rudolf Mayer e attraverso di esso transitavano tutte le notizie raccolte che venivano quindi passate all'ufficio informazioni dello stato maggiore del generale Erich von Falkenhayn, il quale compilava i rapporti per l'imperialregio comando supremo. Il servizio si avvaleva anche di persone che avevano relazioni con gli ex consolati austriaci in Italia a Napoli e Venezia. L'organizzazione svizzera si spostò poi a Zurigo. Era costituita da una vasta rete di insospettabili agenti che viaggiavano per l'Italia raccogliendo dati sui depositi munizioni, sulle fabbriche di materiale bellico e sulle centrali elettriche presenti nella parte settentrionale del nostro paese. La struttura funzionò per tutto il conflitto usufruendo anche dei rapporti del servizio informazioni della Confederazione Elvetica. Esso riceveva e trasmetteva giornalmente anche i bollettini metereologici delle zone oggetto di attacchi aerei che servivano per pianificare le azioni di bombardamento. Tra agosto e settembre del 1915, vennero trasmesse complesse informazioni con foto e disegni sulla disposizione dei nostri depositi munizioni. Erano questi, all'inizio gli obiettivi da distruggere. L'attenzione fu poi spostata sulle opere di bonifica, che se colpite avrebbe-

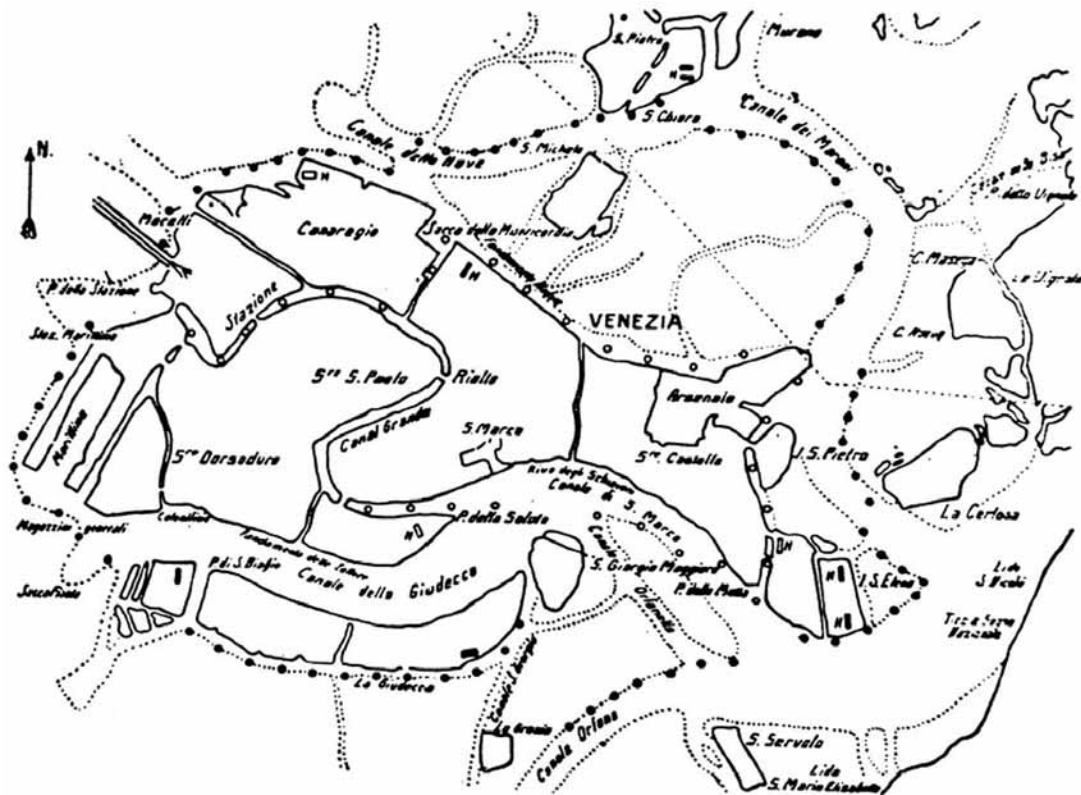
75 Gastone Camurati, *Aerei Italiani 1914-1918*, op. cit. Inoltre: Giorgio Bignozzi, Baldassare Catalanotto, *Storia degli aerei d'Italia*, op. cit.

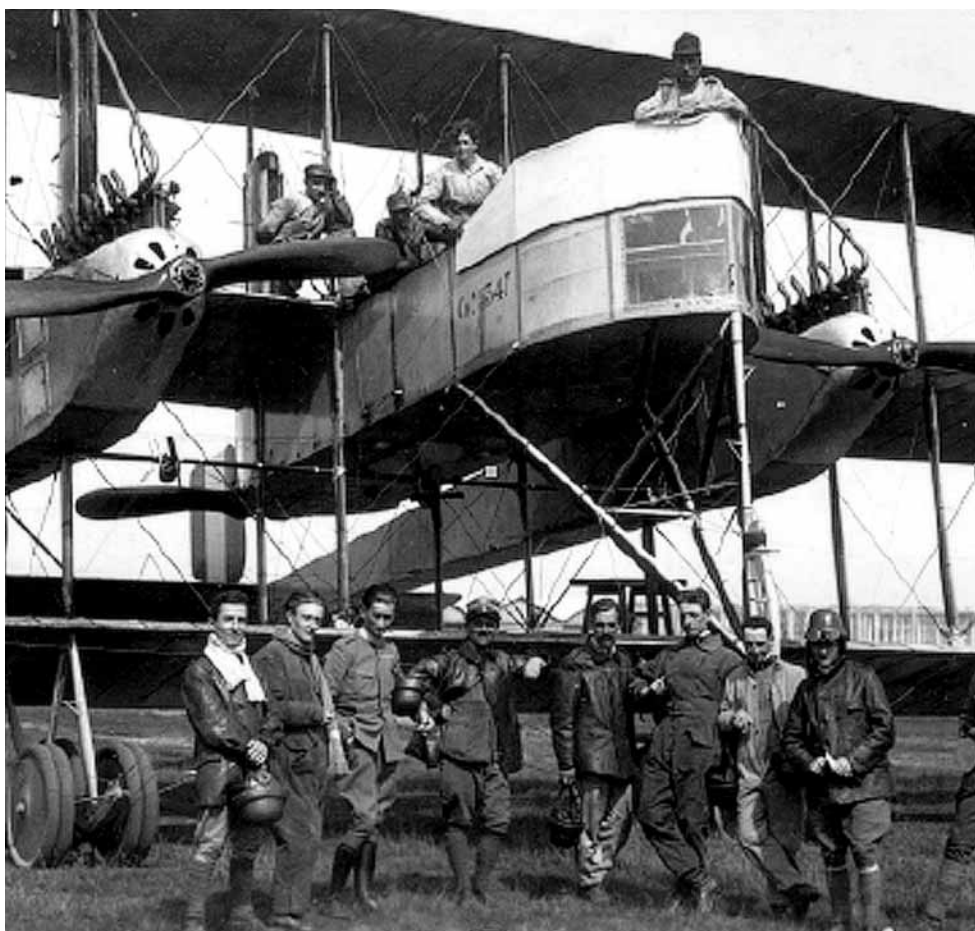
ro potuto creare notevoli difficoltà economiche all'Italia. In particolare furono rilevate le infrastrutture delle idrovore di Sermide sul Po. Poi però questo obbiettivo fu tralasciato, concentrando l'attenzione sulle centrali elettriche e sulle installazioni militari. Il 27 settembre del 1915 a Brindisi la nave da battaglia *Benedetto Brin* fu vittima di un'esplosione e affondò con 454 vittime. Quasi un'anno dopo, il 2 agosto 1916, a Taranto un'altra nave venne colpita e anch'essa affondò con 250 morti. Era la *Leonardo da Vinci*. Le due unità colarono a picco per sabotaggi ad opera di agenti austriaci e collaboratori italiani. Ma queste non furono le uniche azioni attuate sul nostro territorio. Vennero fatti saltare anche un piroscafo a Livorno, una fabbrica di dinamite, una stazione e un carro ferroviario carico di esplosivi a La Spezia che saltò provocando circa 250 vittime. Andarono inoltre incendiati un *hangar* ad Ancona e alcune infrastrutture nel porto di Genova. Inoltre fu danneggiata una centrale elettrica a Terni. Il servizio informazioni della Marina (IV° Reparto dello Stato Maggiore), indagò e controllò molti sospetti finché fu fermato un attentatore, certo Giuseppe Larese, in procinto di sistemare una bomba sulla diga delle Marmore a Terni. Si scoprì così che tutto partiva dall'ufficio dell'ammiraglio Mayer presso il consolato austriaco a Zurigo. Venne pertanto organizzata una banda di «ladri» con il compito di penetrare nell'edificio e asportare i documenti dalla cassaforte dell'ammiraglio. Il gruppo era formato da Livio Bini, Stenos Tanzini, Natale Papini e Remigio Bronzini che era un triestino esperto di chiavi. Il quartetto degli «ini» a più riprese penetrò nel fabbricato ricavando i calchi e fabbricando le chiavi delle le varie porte. Poi finalmente, la notte del sabato grasso, il 22 Febbraio 1917, approfittando del carnevale, i quattro entrarono nell'ufficio e aperta la cassaforte portano via i documenti dove era descritta con teutonica precisione tutta l'organizzazione dei sabotatori in Italia. Si venne così a sapere che l'ammiraglio Mayer contava su alcuni collaboratori come Schneider e un certo Gaeta (detto «Battistella»), che era stato dipendente del consolato asburgico di Napoli, prendendo la cittadinanza austriaca e rinunciando a quella italiana. Inoltre faceva parte dell'organizzazione un certo Bini di Firenze, uno spregiudicato dichiarato fallito, fuggito in Svizzera e assoldato a 500 lire al mese. L'esplosivo veniva introdotto in Italia da connazionali assunti dal Gaeta. Un sedicente ingegnere di nome «Leo Fall», ex ufficiale della marina asburgica, era il tecnico che istruiva e aiutava i sabotatori mentre un secondo agente, con lo pseudonimo di «Luis Starsak», collaborava contattando altri individui in Italia tra cui un albergatore della Riva degli Schiavoni a Venezia che per l'attentato alla «Benedetto Brin», fornì un soldato (G. Carpi) e tre marinai (Moschin, Bartolini e un'altro). Furono costoro a collocare materialmente gli inneschi nella santabarbara della corazzata. Tutti vennero poi arrestati e condannati a morte. La condanna fu poi commutata in ergastolo e infine negli anni '30 i colpevoli vennero scarcerati. Per raggiungere i propri obiettivi il servizio informazioni imperiale si serviva di stranieri ma soprattutto di italiani «austriacanti» che, contrari alla politica nazionale decisero di aiutare gli imperi centrali. Altri connazionali seguirono questa via per motivi molto più materiali, facendosi convincere grazie ad adeguati compensi. A Zurigo infatti fu trovato anche il listino delle prestazioni: 300.000 lire per un sommergibile, 500.000 per un incrociatore e ben 1.000.000 per una corazzata. Grazie al colpo di Zurigo fu possibile arrestare

circa quaranta tra informatori e sabotatori residenti in Italia. I responsabili del gruppo svizzero «Fall» si diedero invece alla macchia.[76] Nonostante il successo dell'«Operazione Zurigo», il servizio segreto austro-tedesco proseguirà le proprie operazioni di *intelligence* fino alla fine della guerra, continuando a determinare e a classificare gli «obiettivi sensibili». Le informazioni venivano spesso trasmesse via radio aldilà del fronte. Sia la Marina che l'Esercito adottarono una serie di contromisure. Cadorna già nel 1914, aveva fatto emanare un aggiornamento alle «Istruzioni di Polizia Militare» che prevedeva la ricerca di stazioni radiotelegrafiche clandestine. L'intercettazione di messaggi di spie, di stazioni nemiche o di messaggi da aerei in volo, si fece sempre più intensa sui due fronti. Si adottarono quindi codici cifrati, frequenze diverse, e disturbi per impedire la ricezione. Anche l'Italia si organizzò per la raccolta di informazioni oltre il fronte. I servizi italiani agirono attraverso disertori ceki, che contattarono i nostri ufficiali al fronte, portando mappe degli schieramenti austriaci, come avvenne nell'ottobre del 1915 con R. Dolezen in Trentino. Si servirono anche di agenti infiltrati sia boemi che moravi, come un certo Mleinek che prese contatti con il maggiore Pettorelli, incaricato dalla 1ª Armata per i rapporti con i dissidenti dell'esercito asburgico. Nel 1918 infine, iniziarono anche le prime azioni di nostri agenti oltre le linee avversarie. Si trattava dei cosiddetti «missionari» trasportati oltre il Piave per raccogliere informazioni (*vedi capitolo 6*).

Il bombardamento delle città

L'attività avversaria sul territorio nazionale non poteva naturalmente ridursi alle sole azioni di sabotaggio. Era chiaro infatti che se gli austroungarici fossero riusciti a portare con successo una serie di attacchi contro centri produttivi e vie di comunicazione collocati all'interno del nostro Paese, avrebbero prodotto a loro vantaggio un doppio effetto sia materiale e psicologico. Avrebbero cioè sia danneggiato l'apparato economico-industriale italiano sia - cosa ancora peggiore - indebolito il morale della popolazione che vedeva nella minaccia aerea, attuata soprattutto con gli attacchi notturni, una forma di aggressione che giungeva improvvisa dal cielo seminando la morte e contro la quale nessuno sembrava essere al sicuro. Un popolo con il morale fiaccato avrebbe influito in maniera negativa sull'efficienza militare e sulle scelte politiche. Per questi motivi l'attività di bombardamento sulle nostre città si fece sempre più intensa. All'inizio le forze della duplice monarchia usavano non solo idrovolanti leggeri, ma anche navi e dirigibili. In seguito l'uso di questi ultimi fu abbandonato e vennero invece potenziate al massimo le missioni con gli aerei, che ormai erano diventati più grandi e più veloci. Le operazioni di bombardamento italiane dal canto loro furono poco più della metà di quelle avversarie. Bisogna però tener conto che gli austrotedeschi normalmente usavano aerei leggeri e solo pochi grossi *Gotha* e *AEG*. Il nerbo portante del nostro bombardamento era invece costituito dai grandi *Caproni Ca3* e *Ca5* che portavano un carico di bombe molto superiore ai corrispondenti velivoli avversari.

76 Luciano Salerno, *Guerra Segreta*, testo della conferenza, 23 aprile 2001, Centro di Studi Storico-Militari – Gino Bernardini»

Le prime improvvisate difese contro gli attacchi aerei. In alto a sinistra un'altana nella quale venivano allineati i fucilieri. A destra un'immagine tratta dall'«Illustrazione Italiana»: l'altana trasformata in simbolo della difesa di Venezia in un'«osella» realizzata per celebrare l'impegno dei difensori. L'«osella» era un'antica moneta-medaglia che veniva coniata ogni anno dalla zecca di Venezia e che il doge donava alle personalità della Repubblica. Sopra la mappa dello sbarramento con palloni elevato intorno alla città lagunare (Immagine da I.A.R.B.)

La corazzata «Benedetto Brin» sabotata a Brindisi. Foto da: «Illustrazione Italiana».

Il «Caproni Ca4» (qui un esemplare della prima serie). Fu la massima espressione del bombardamento aereo nella Grande Guerra. Archivio Ulliana.

I bombardieri Giganti: «Caproni», «Gotha», «Aeg» e «Hadley Page»

La guerra di Libia non fu che un piccolo conflitto, ma avvenne in un momento particolare dello sviluppo dell'aviazione e permise di sperimentare e fissare alcuni nuovi concetti quali quello dell'aereo considerato ora come «arma» a tutti gli effetti, con spiccate potenzialità «di offesa». Molti paesi guardarono con interesse all'evento e pianificarono in tempi diversi la nascita della specialità del «bombardamento». Il bombardiere era in pratica l'equivalente di una batteria d'artiglieria che poteva colpire con precisione un bersaglio ad una grande distanza e verificare subito la precisione del tiro. In Italia il teorico dell'aviazione da bombardamento fu Giulio Douhet che trovò in Gianni Caproni l'uomo che diede una forma concreta al suo pensiero. Ciò portò alla costruzione di un bombardiere medio ma particolarmente efficiente, il «Ca3». L'aereo fu concepito nel 1913. In quel periodo l'azienda di Caproni passava un brutto momento ed era stata posta in liquidazione. L'interesse per il progetto del bombardiere, portò però lo Stato ad acquistare la fabbrica del pioniere trentino e ad assumere lo stesso Caproni per sviluppare il velivolo. Il progetto prevedeva un trimotore equipaggiato di propulsori «Gnome Rhone» rotativi da 80 cv. Il primo aereo volò ai comandi di Pensuti alla fine del 1914. La produzione che ne seguì fu dotata di motori in linea «Fiat» e «Isotta Fraschini». Fino al termine del conflitto non ci fu una designazione univoca delle macchine della «Caproni». All'interno dell'azienda, per identificare i differenti modelli e le loro varianti ci si riferiva alla potenza complessiva dei propulsori che li equipaggiavano. Durante la Grande Guerra, le nostre forze armate si servirono invece delle designazioni «Ca1», «Ca2», «Ca3», «Ca4» e «Ca5» per indicare i trimotori da bombardamento prodotti dalla fabbrica milanese. Solo dopo il termine del conflitto la «Caproni» iniziò ad adottare una classificazione univoca per le sue macchine. I bombardieri trimotori vennero rinominati e benché tutta la serie sia comunemente identificata con la sigla «Ca3» il progetto del velivolo fu designato «Ca30» ed il primo prototipo fu invece battezzato «Ca31». Le versioni sucessive montavano motori in linea e si passò dalla potenza della prima serie - assicurata da 3 motori da 100 cv ciascuno del «Ca1»/«Ca32» - alla versione con 2 propulsori da100 cv +1 da 150 del «Ca2» per finire con i 3 da150 cv del «Ca3»/«Ca33». Il successo meritato dell'aereo spinse Caproni a sviluppare altri modelli secondo un suo progetto di guerra strategica dove il bombardiere di grandi dimensioni usato in massa poteva distruggere - in breve tempo - le fonti produttive del nemico accorciando il conflitto. Così videro la luce il «Ca5» con 3 motori da 200 cv l'uno (dopo la guerra ridisegnato da «Ca44» a «Ca47» a secondo della serie e del motore) e la serie mastodontica dei «Ca4» triplani (rinominati dopo il conflitto da «Ca40» a «Ca43»). L'esaurirsi delle risorse avversarie rese poi inutile il completamento del progetto e la produzione di quest'ultimi fu limitata. Anche gli austrotedeschi svilupparono concetti simili e macchine analoghe. Il «Friedrichshafen» e lo «Zeppelin Staaken» però non operarono in Italia, le nostre città conobbero solo i «Gotha» e gli «AEG». La «Gothaer Waggonfabrik AG», nel 1914 iniziò la produzione di aerei tralasciando quella ferroviaria. Partendo da un aereo prodotto su licenza, nel 1915 il progettista Hans Burkhard, realizzò un modello originale di bombardiere, che raggiunse la sua maturità con la versione «G IV». Si trattava di un bimotore che poteva lanciare 300 kg. di bombe ed era dotato di un impianto di ossigeno per le alte quote (5000 mt.). Era equipaggiato con due «Mercedes» da 260 cv ed aveva una particolarità nella postazione del mitragliere posteriore che attraverso un'apertura poteva sparare anche dalla parte inferiore dell'aereo. La decisione del comando supremo di abbandonare le missioni con i dirigibili che risultarono troppo dispendiose, incoronarono questo aereo del 1917 come il bombardiere germanico di punta, che venne fornito anche all'aviazione austriaca. L'altro bombardiere usato dai tedeschi in Italia fu l'«AEG G IV», più compatto e prodotto in maggiori quantità. Più veloce del «Gotha», poteva però imbarcare un carico bellico minore. Gli Inglesi pur partecipando al progetto «Caproni» che coinvolse gli alleati, già nel 1916 avevano sviluppato un proprio modello, l'«Handley Page 0/100» da cui furono derivate varie versioni come la «0/400» del 1917 che fu la più conosciuta e di cui sicuramente un esemplare volò sul Veneto tra Vicenza e Treviso. Gli inglesi costruirono anche altri tipi di aerei da bombardamento che però non furono usati in Italia o che non furono prodotti in grandi quantità come il «Blackburn Kangaroo» e l'ultimo modello dell'«Hadley Page», il «V/1500», un quadrimotore gigantesco. Il «Vickers Vimy» che avrebbe potuto raggiungere Berlino arrivò troppo tardi e divenne famoso solo nel 1919 quando portò Brown e Alcock ad attraversare l'Atlantico per la prima volta.[77] I Francesi dopo i primi tentativi di bombardamento del 1914, svilupparono una serie di aerei specifici, i «Caudron» serie «R», che si dimostrarono però carenti. Solo l'«R11» ebbe un certo successo ma come aereo di scorta. Per risolvere il problema fin dal 1915 la ditta «Robert E. Peltier» acquistò la licenza di produzione dei «Caproni» italiani. Inoltre l'Italia dalla fine del 1917 inviò in Francia il XVIII Gruppo con 3 squadriglie (3ª, 14ª e15ª) da bombardamento che operarono da Ochey.[78]

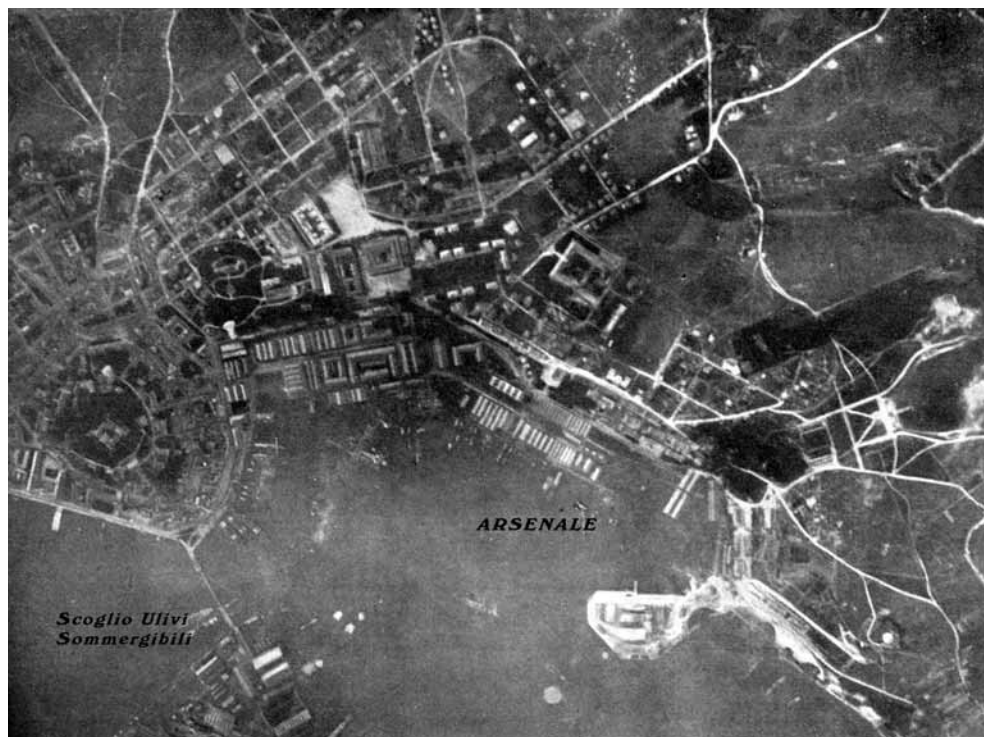
77 Giorgio Bignozzi, Baldassare Catalanotto, *Storia degli aerei d'Italia*, op. cit. Inoltre: *Mach 1. Enciclopedia dell'aviazione*, Novara, Edipem, 1978.

78 *Ali Italiane*, Milano, Rizzoli, 1978

In tutta la guerra le città italiane subirono circa 500 incursioni con 984 morti e circa 1100 feriti. Il maggior numero di attacchi si ebbe nel 1916 (196 incursioni di cui 7 Navali). Nel 1915 le azioni navali furono 18 su un totale di 86. Tra le azioni che produssero il maggiore impatto sui due fronti si ricordano l'incursione di 11 aerei su una centrale elettrica di Milano il 14 febbraio del 1916, a cui seguì la reazione italiana il 18 febbraio con l'invio di 8 *Caproni* su Lubiana. Questa operazione ebbe per noi un triste epilogo con la perdita di un aereo, il velivolo del capitano Oreste Salomone malconcio e altri tre danneggiati. Un'altra azione austriaca avvenne il 4 Agosto 1916, quando fu bombardata Bassano con l'enorme esplosione di un treno munizioni. Poi vi fu il bombardamento di Padova dell'11 novembre 1916, con 93 vittime a cui seguì una generale disapprovazione delle azioni contro città inermi, che però non valse a sospenderle. La questione si trascinerà senza risultati fino alla fine del conflitto. Prima il neo Imperatore Carlo I, impose il blocco degli attacchi su Venezia, salvo causa di forza maggiore, ma il proposito non durò. Papa Benedetto XV, chiese che fossero rispettati centri urbani inermi, ma tutti sapevano che in guerra è praticamente impossibile che una città non ospitasse obiettivi di interesse militare. Infine si arrivò alla sospensione delle incursioni condizionata al rispetto di identiche risoluzioni da parte avversa, ma nemmeno questo avvenne. Si gettarono bombe su Trieste accompagnate da bigliettini con scritte del tipo «Per Venezia» le quali - con intento giustificatorio - volevano lasciare intendere che l'attacco era «solo» una risposta ad una precedente offesa austriaca. Si arriva così alla grande azione sulla città di San Marco del 26 febbraio 1918, con due navi colpite e molti monumenti danneggiati, ma per fortuna un solo morto. Durante la notte dell'11 marzo 1918 lo Zeppelin L59 attaccò Napoli da una quota compresa tra i 3600 ed i 4800 m. La città non se lo aspettava, ed era illuminata. Il dirigibile tedesco partito da Janbol in Bulgaria sganciò 6400 kg. di bombe colpendo gli insediamenti industriali e facendo 7 morti. Infine è da ricordare il più grande attacco compiuto dagli italiani contro Pola il 17 luglio 1918 con ben 88 aerei che centrarono 4 navi, 3 aeroporti e l'arsenale.[79] Il Veneto sopportò il peso maggiore degli attacchi austrotedeschi. Durante il 1915 subì 31 incursioni sulle 86 totali lanciate dall'aviazione avversaria. Nel 1916 i *raid* che lo colpirono furono 91 sui 196 dai quali venne devastato il Paese. Nel 1917 poi, si registrarono 49 attacchi sui 130 complessivi scatenati dagli imperi centrali alle nostre latitudini. Nel 1918 infine, le operazioni contro i centri urbani della regione furono ben 70 sulle 85 totali condotte sui cieli d'Italia. La città più colpita in tutto il conflitto fu Venezia che dovette sopportare 60 incursioni estese fino all'area di Mestre più 3 su Campalto. Un triste crescendo che portò gli attacchi da 11 a 24 all'anno tra il 1915 e il 1918. Fu però Treviso la città sulla quale vennero scaricate il maggior numero di bombe. Nel 1915 tocco a Schio dopo Venezia la malasorte di essere la seconda città più colpita, mentre nel 1916 - sempre dopo Venezia - la graduatoria del più alto di attacchi subiti allineava Verona, Padova e Vicenza che ricevettero 8 «visite» ognuna. Treviso fu invece destinataria di 4 incursioni. Nel 1917 si registrò un generale calo di

79 Paolo Ferrari (a cura di), *La grande guerra aerea, 1915-1918*, op. cit.

Un gigantesco «Hadley Page 400» in fase di atterraggio.

Avieri tedeschi fissano il carico bellico sotto un bombardiere «AEG G-IV».

Il Porto di Pola, obbiettivo delle incursioni Italiane. Foto da: «Illustrazione Italiana».

Il dirigibile italiano tipo «M» usato anche dalla Marina.
Foto da riferimento bibliografico 10.

interesse sugli obiettivi urbani del Veneto. Venezia, data la sua importanza simbolica, rimase comunque la destinataria delle maggiori «attenzioni» delle forze aeree imperiali, seguita da Padova e dalla zona di Jesolo e Treporti. Nel 1918 però le operazioni di bombardamento tornarono di nuovo ad avere come principale bersaglio soprattutto il Veneto. Treviso divenne la seconda città più attaccata, naturalmente dopo Venezia, con 19 incursioni di cui l'ultima del conflitto nella notte del 22 ottobre in cui fu attaccato anche il capoluogo lagunare. Al terzo posto di questa triste classifica si collocò Bassano raggiunta da 5 attacchi. Va ricordato comunque che quasi tutte le cittadine venete vennero fatte segno dai proiettili austrotedeschi. Gli obiettivi principali delle operazioni aeree italiane durante il conflitto erano soprattutto Pola che fu colpita una trentina di volte e Trieste che - anche se è dichiarata «città aperta» e cioè priva di installazioni militari, - venne attaccata ben 46 volte. La maggior parte delle altre incursioni erano indirizzati contro l'Istria e, in misura minore, contro altre località per un totale di oltre 250 raid. Da ricordare anche il consistente numero di bombardamenti effettuati su Cattaro e Durazzo.[80] Per contrastare gli attacchi furono all'inizio usate anche batterie di fucilieri, ma fin dal 1911 si sperimentarono le mitragliatrici ed i cannoni antiaerei. A Nettuno quell'anno furono valutati anche prodotti stranieri: *Armstrong*, *Vickers*, *Schneider* ed anche le tedesche *Krupp*, *Ehrhardt* e *Rhinmetall*. Le prove continuarono nel 1914 modificando alcuni cannoni da 75 e acquistando le prime batterie. Nel gennaio del 1915 fu costituito il primo reparto contraereo, armato con cannoni da 75 ed autocannoni *Ehrhardt*. Fu diviso in sezioni dislocate a Campalto, Udine e Boscomantico. In seguito le esigenze aumentarono sempre più e la produzione di pezzi e mitragliatrici contraeree sia fisse che autocarrate, non fu mai sufficiente e si dovette ricorrere anche a cannoni tipo CK, mod 1906 e mod. 1911, semplicemente montandoli su speciali supporti che aumentavano l'alzo. Allo stesso modo mitragliatrici normali furono adattate per l'uso antiaereo. Visto che spesso le incursioni avvenivano di notte le batterie antiaeree furono dotate anche di fotoelettriche che potevano rendere visibili gli attaccanti al tiro. I risultati dei reparti antiaerei, che erano dipendenti del Comando Aeronautico, furono eccellenti se si considera, che riuscirono ad abbattere 128 aerei (il 22% del totale), impiegando 1124 cannoni, 1000 mitragliatrici, 210 fotoelettriche e 130 palloni per ostruzioni. Il 4 novembre erano schierate 196 batterie in tutti i punti più soggetti ai *raid* avversari. Le sezioni di «ostruzione aerea» erano costituite da zatteroni provvisti di verricello, cavo e pallone ad idrogeno, che in soli 10 minuti poteva essere alzato a una quota sufficiente per impedire l'attacco a bassa quota alle città. Il pallone di norma veniva fatto sollevare nelle notti di luna in cui la maggiore visibilità avrebbe facilitato l'azione dei piloti incursori.

80 Paolo Ferrari (a cura di), *La grande guerra aerea, 1915-1918*, op. cit.

I proietti aerei

Nel 1915, quando l'Italia entrò in guerra, si usavano già diversi tipi di ordigni specifici per il lancio dall'aereo o dal dirigibile. Prime tra tutti le freccette «flèchettes». Si trattava di pezzi accuminati in ferro, con ricavate sulla parte terminale delle alette. Erano riunite in pacchi e liberate mediante un congegno. Cadendo sopra la truppa provocavano ferite profonde, conficcandosi anche fino ai polmoni e potevano trapassare un elmetto senza difficoltà. Nonostante l'aspetto micidiale non furono molto efficienti e comunque vennero impiegate sporadicamente. I bombardieri ed i dirigibili italiani erano dotati di bombe di varie taglie da 90, 113, 130, 162 e 260 kg. Quelle da 162 erano comunemente chiamate «Giacomini». Oltre alle normali bombe, vennero realizzate anche torpedini incendiarie da usare contro infrastrutture e dirigibili, bombe a gas impiegate sulle trincee e proiettili «Shrapnel». Questi ultimi erano fatti esplodere a tempo, a circa 30 m. d'altezza, in modo da proiettare una gran quantità di sfere metalliche contro i bersagli animati circostanti. Furono utilizzati anche gli spezzoni «Bettica» modificati che di solito venivano impiegati in trincea. I bombardieri austroungarici erano armati con una serie di bombe esplosive o incendiarie. Quelle esplosive più note furono: Il proietto bombarda da 10 kg adattato all'uso aereo (lungo 1,45 m), la granata da 26 kg a funzionamento ritardato (lunga 70 cm) e una serie bombe d'aviazione da 10, 50, 100 e 300 Kg. che andavano da una lunghezza di 75 cm fino ai 2,8 m, con governali piegati per imprimere all'ordigno un movimento rotatorio che stabilizzava la caduta. Le bombe incendiarie più usate furono quelle da 5 e 10 Kg. per una lunghezza di circa 80 cm. I razzi erano invece armi particolari. Vennero adoperati per distruggere i «Draken» e fecero la loro comparsa nel 1916 sui «Nieuport». Erano installati infilando le aste di cui erano provvisti dentro a tubi sistemati sui montanti delle ali, generalmente in numero di 4 per parte. Le ali erano rivestite in lamierino leggero per non essere bruciate ed il lancio era attivato da un contatto elettrico che consentiva di azionarli a gruppi.

Avieri tedeschi in posa davanti a un «Gotha» con vari tipi di proietti aerei.

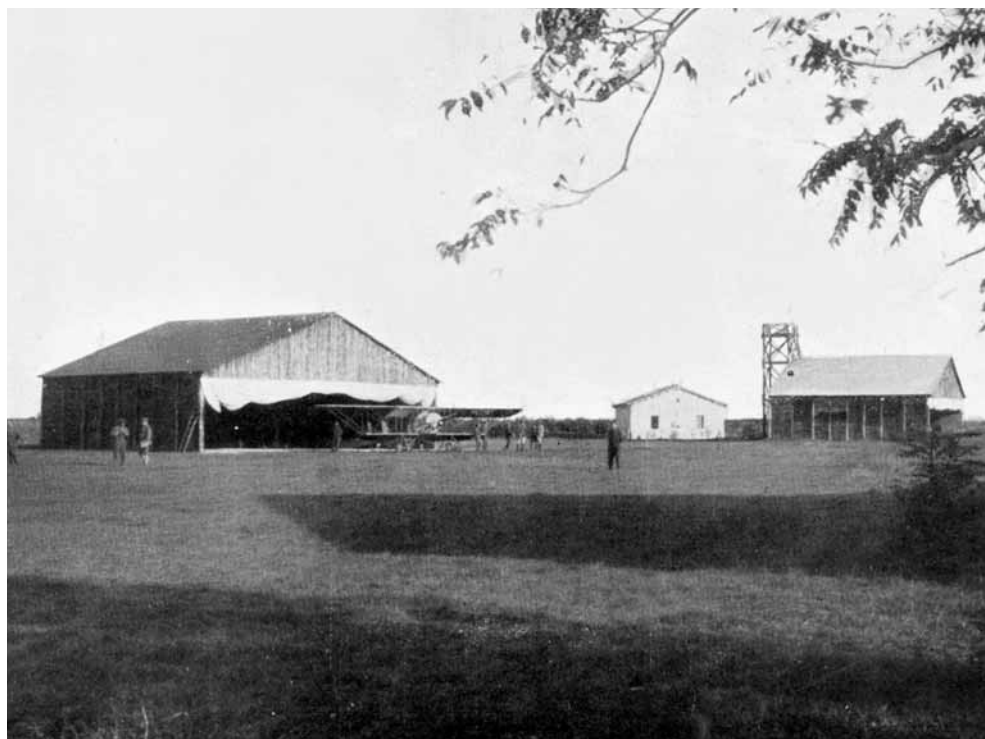
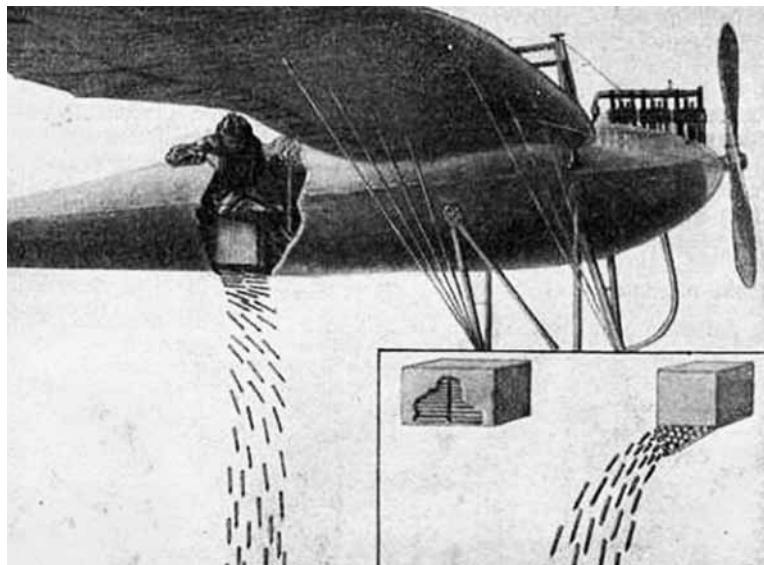
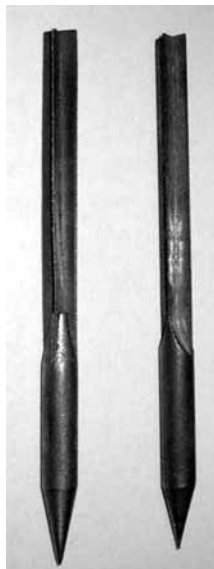
Mitragliatrici «Vickers» da trincea su trespoli per uso contraereo.
SFEI.

Furono usati anche cannoni campali su supporti speciali per aumentare l'alzo.
SFEI.

Tra il 1915 e il 1916...

Tra il maggio a l'agosto del 1915, le squadriglie dotate di *Bleriot*, e di monoplani *Nieuport* ricevettero nuovi velivoli. I mezzi che avevano in dotazione erano ormai obsoleti e non più rispondenti alle nuove esigenze militari. I velivoli dismessi vennero passati in carico alle scuole di volo dove sarebbero stati impiegati come addestratori. Contemporaneamente furono allestiti nuovi reparti equipaggiati con i *Voisin* e i *Farman*. Il 30 maggio 1915 da Campalto si alzò il dirigibile *P4* ai comandi di Giusppe Valle con a bordo il tenente Francesco Pricolo. L'orologio segnava le 19.35 e il cielo era parzialmente coperto da temporali e piogge. L'aeronave era armata con quatto torpedini da 162, quattro da 130 e sei incendiarie. Poteva contare su 12 ore di autonomia. Dopo un'ora la quota era stabilizzata a 1000 m. in direzione di Pola e, alle 22.30, il *P4* era sopra la città. L'altimetro segnava 1450 metri quando il dirigibile rilasciò il suo carico sull'arsenale. Le torpedini incendiarie vennero sganciate su Santa Caterina e su dei depositi di nafta. La reazione fu intensa. Trentaquattro fotoelettriche spazzolavano il cielo e una decina di batterie contraeree fecero fuoco. L'involucro venne colpito in maniera leggera, ma la quota recuperata per lo scarico delle bombe permise di salire ancora 250 metri entrando nelle nubi e scorgendo la Luna. L'aeronave virò e si mise sulla via del ritorno e dopo due ore e mezza - scendendo a 100 metri - era all'altezza del faro del Piave. Col megafono il comandante avvertì dell'arrivo ed atterrò alle 2,40. Valle e Pricolo anni dopo saliranno ai vertici dell'Aeronautica. Il primo tra il 1929 ed il 1939, il secondo tra il 1939 e il 1941. Valle comanderà l'Accademia Aeronautica e parteciperà anche alla crociera Italia-Brasile. Nella notte del 27 maggio un idrovolante austriaco, il *Lohner L40* ammarò per avaria in una palude sopra Porto Corsini, tra Comacchio e Codigoro. Un certo Oreste Mondo lo notò tra le canne e chiamò le guardie, che sorpresero i piloti ancora intenti a riparare l'aereo e li catturarono. L'interessante velivolo, essendo la specifica dotazione di apparecchi della Marina alquanto scarsa, dopo esser stato trasferito a Porto Corsini, fu inviato alla *Macchi* che lo smontò, ne ricavò i disegni e lo riprodusse nel giro di un mese, usando però un motore *Isotta Fraschini*.[81] A meta Giugno del 1915, furono costituite le *Squadriglie per l'Artiglieria* dotate di velivoli *Caudron* e *Macchi Parasol*. Queste erano sistemate nei nuovi campi di Gonars, Oleis e Medeuzza. Vennero anche allestiti poi altri campi come Santa Maria La Longa, Verona-Tombette, Asiago e Brescia oltre all'idroscalo di Desenzano. A Verona venne sistemata la *1ª Squadriglia Farman* per la difesa della città, mentre ad Asiago la *12ª Farman* fu destinata alle operazioni sul settore della 1ª Armata.

81 Mauro Antonellini, *Salvat ubi lucet. La base idrovolanti di Porto Corsini e i suoi uomini : 1915-1918*, Faenza, Casanova, 2008.

L'autocannone rappresentò la massima evoluzione dell'arma contraerea.
SFEI.

I «Caudron G3» per l'appoggio all'artiglieria, sul campo di Gonars.
SFEI.

Tra i primi ordigni lanciati da aerei ci furono anche le freccette.

Le bombe, (queste sono austriache) erano di diversi tipi e formati,
da quelle che si potevano tenere con una mano a quelle alte anche 2,8 mt. SFEI.

Campi

Tombette era il campo per aeroplani di Verona, situato a sud della città. Ospitò diversi reparti, oltre alla *1ª Squadriglia Farman*, la 5ª squadriglia *Caproni*, tre da caccia (71ª ,73ª e 75ª) e quattro da ricognizione (30ª, 46ª, 121ª e 134ª).

Asiago rappresentò un campo usato per un breve periodo tra il 1915 e il 1916. Poi cadde in mano Austriaca. Ospitò la *12ª Squadriglia Farman* e la *46ª* da ricognizione per l'artiglieria.

Desenzano fu la base da cui la *1ª Squadriglia FBA* operò per tutto il conflitto. Ancora oggi il sito ha una conformazione simile ad allora. La base era situata ad est della città vicino a Rivoltella del Garda. Tra le due guerre ospitò anche il prestigioso *Reparto da Alta velocità* che partecipò alle varie edizioni della coppa *Schneider*. I suoi piloti conquistarono diversi primati mondiali di velocità come quello di 709 kmh ancora imbattuto per la sua categoria.

Il **7 Agosto del 1915**, D'Annunzio volò su Trieste a bordo un idrovolante della stazione di Venezia, pilotato da Giuseppe Miraglia e lanciò diversi manifestini patriottici. Ripetè la stessa impresa su Trento, il 20 settembre, a bordo di un *Farman* della *12ª Squadriglia* partito da Asiago. L'aereo decollò nel primo pomeriggio ai comandi del capitano Ermanno Beltramo. La nuvolaglia che al mattino copriva l'altipiano si era diradata e, superando Levico e Pergine, il velivolo arrivò sulla città a 3000 m. di altezza. Beltramo ridusse la quota e i due lanciarono piccoli sacchetti di sabbia con una striscia tricolore attaccata su cui erano fissati messaggi propagandistici. Il rientro alla base avvenne alle 17.50.

Il **14 Novembre 1915**, Verona fu bombardata da 3 aerei che lasciarono cadere 15 ordigni. Il bilancio si rivelò grave: 37 morti e 29 feriti. La caccia arrivò in ritardo e la cosa suscitò accese polemiche. Il comandante della difesa aerea cittadina Ferraro venne rimproverato per l'inefficienza dimostrata. Alla fine dell'anno l'intero corpo aeronautico subì una ristrutturazione a seguito della quale poté contare su un totale di 23 squadriglie e su una sezione idrovolanti così suddivise: 3 da *difesa* (caccia), 6 nuove *Caproni* da *offesa* (bombardieri), 9 da *ricognizione* e 5 *per l'artiglieria*. Il 23 dello stesso mese veniva distaccata a Cascina Farello nei pressi di Aquileia, una sezione di *Nieuport* dalla squadriglia francese *N92/I* diventata nel frattempo più consistente. Rientrerà al Lido solo il 24 ottobre del ’17.

Il **21 Dicembre 1915** il lughese Giuseppe Miraglia, che ricopriva il grado di tenente di vascello, perse la vita in un volo di prova che, decollato dall'idroscalo di Sant'Andrea, si concluse con un tragico incidente. Era il comandante della squadriglia *San Marco*. La base di Venezia si chiamerà da allora *Stazione Miraglia*.

Il **3 gennaio 1916**, Verona divenne nuovamente obiettivo di un *raid* aereo austriaco. Questa volta però la difesa fu all'altezza della situazione e gli incursori dovettero sganciare le bombe a caso sulla zona di Castelfranco Veneto.

All'inizio di **dicembre** del **1915** l'8ª squadriglia *Nieuport* era stata rinominata 1ª squadriglia ed equipaggiata con i *Ni 10* mono-biposto. La sua base si trovava a Santa

Caterina, nei pressi di Campoformido e il compito ad essa assegnato era la difesa di Udine. A febbraio del 1916 venne dotata di alcuni nuovi *Ni11 «Bebé»*. Del reparto faceva parte il capitano Francesco Baracca. Alla fine dell'anno l'unità divenne a tutti gli effetti una *squadriglia da caccia* secondo il nuovo ordinamento. Il **7 aprile** Baracca colpì e costrinse all'atteraggio il *Brandemburg* (*Albatros*) *61.57* della *Flik 19*. Il futuro asso ottenne così sua prima vittoria, che fu anche la prima ufficiale della caccia italiana. Nello stesso mese il reparto cambierà il nome in *70ª Squadriglia* secondo la nuova denominazione adottata dall'**8 aprile 1916**.

Nieuport Ni 10, 11, 17, 27

Il vero nome di Nieuport era Edouard de Nièport. Nobile nato in Algeria, nel 1909 egli fondò la società omonima. Dopo il primo prototipo costruito nelle officine «Eiffel», nel 1911 assieme a Sabelli, produsse una variante del modello «IV-G» che attirò l'attenzione dei militari francesi. Purtroppo a metà settembre del medesimo anno, ai comandi di quello stesso velivolo, Edouard morì. Il fratello Charles continuò l'attività ma nel 1913 morì anch'egli in un altro tragico incidente. Fu allora il capoprogettista Gustave Delage ad assumere la direzione dell'azienda che nel 1914 produsse il modello «X-B» divenuto noto come «Ni 10». I velivoli della «Nieuport» furono prodotti in Italia dalla «Macchi» che nel 1912 aveva iniziato a costruire su licenza il modello «III-G», precedente a quello sul quale il fondatore della fabbrica francese aveva trovato la morte. La «Macchi» in effetti nacque come «Società Anonima Nieuport-Macchi». A fondarla erano stati Carlo Felice Buzio, Giulio Macchi, Roberto Corsi e il vicentino Costantino Biego. L'obiettivo era quello di costruire nel nostro paese i modelli della casa transalpina, considerati tra i migliori al mondo e già ben noti al regio esercito. Essa riprodusse i «Ni 10», «11» e «17», ma non il «Ni 27». La caratteristica più marcata dei «Nieuport» era di avere una cellula alare sesquiplana, costituita cioè da un'ala superiore molto più grande di quella inferiore. Su un biplano le due ali producono un reciproco disturbo aerodinamico. Pertanto la portanza totale non è la somma delle forze generate dalle due ali. Quelle in uso all'epoca erano sottili e non permettevano di contenere longheroni di dimensioni sufficienti. Delage tentò allora di risolvere il problema riducendo le dimensioni dell'ala inferiore in modo che contribuisse alla resistenza della struttura senza influire negativamente sull'aerodinamica. Purtroppo però, installando un solo longherone in quest'ultima, nelle affondate ad alta velocità, essa si deformava tra il montante e la fusoliera innescando un vibrazione che in poco tempo portava al cedimento dell'ala medesima. Tale difetto non fu mai completamente eliminato, provocando molti incidenti mortali tra cui quello che coinvolse Giovanni Nicelli al campo di San Luca presso Paese. Il fenomeno fu così sottovalutato che persino i Tedeschi, quando disegnarono i primi «Albatros D», copiando l'ala del «Nieuport», riprodussero anche il suo intrinseco tallone di Achille. Viste le conseguenze adottarono poi una cellula classica. Frattanto nel nostro paese, l'aviazione italiana alla fine del 1917 stava transitando allo «SPAD». Quello che doveva essere primo caccia di produzione nazionale, lo «SVA», non si era rivelato adatto allo scopo. Poichè dunque l'industria di casa nostra non era in grado di soddisfare né qualitativamente né quantitativamente le esigenze della macchina bellica, fu deciso di ordinare anche il «Ni 27» alla Francia. Contemporaneamente, la Macchi acquistò la licenza di produzione dell'«Hanriot». Le prestazioni dei «Nieuport Ni 10», «11», «17» e «27» sono riportate nell'Allegato 1.

A sinistra un «Ni 11 Bebè» della 70ª squadriglia (Archivio «Museo Ancillotto»), al centro un secondo «Bebè» visto dal retro dove si nota la cellula sesquiplana (Archivio Costa). A destra uno schieramento di «Ni 17» (Archivio Costa).

I «Nieuport Ni11» "Bebè" di Tombette (VR). SFEI.

D'Annunzio prima di partire da Asiago per il volo su Trento. Foto «Illustrazione Italiana».

Bresciani sul canale di Sant'Andrea a Venezia. Archivio Antonellini.

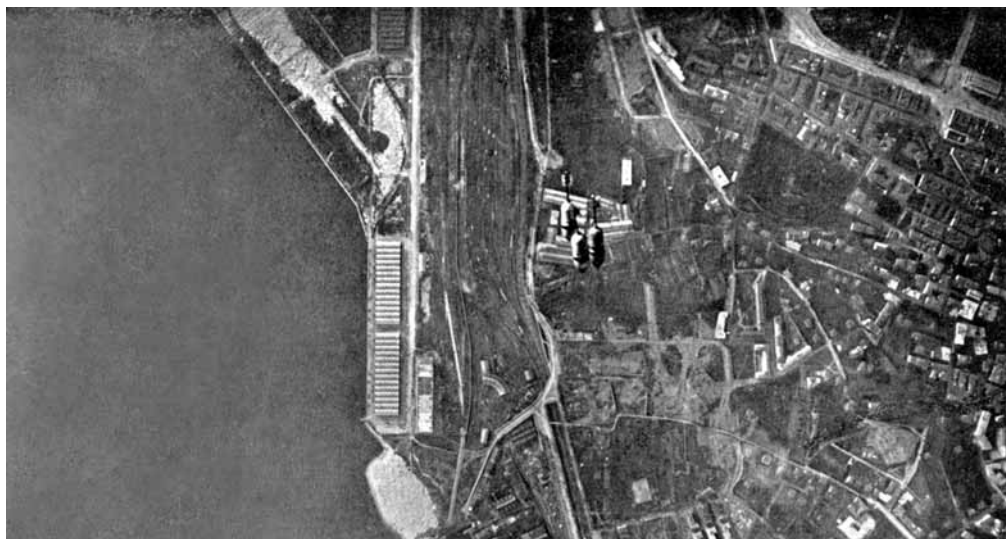



Immagine di un bombardamento su Pola.
SFEI.

Sopra a sinistra: D'Annunzio manifesta il proposito di compiere in incursione su Vienna (foto «Illustrazione Italiana»). Sotto: Gabriele D'Annunzio a Venezia, con ufficiali di Marina (Archivio Antonellini). A destra: Una delle ultime immagini del Col. Barbieri ad Aviano. Foto da riferimento bibliografico 17.

Dopo l'incursione su Milano della *Flik* 17 di Gardolo, compiuta il **14 febbraio 1916**, il successivo **giorno 18** fu organizzato per ritorsione uno sfortunato attacco su Lubiana. Otto *Caproni Ca3* decollarono da Aviano e dalla Comina, ma furono bersagliati dalla contraerea ed intercettati dalla caccia. Durante il volo di andata il *Ca478* «Aquila Romana» della *1ª Squadriglia* con a bordo Salomone, Bailo e Barbieri fu attaccato da due *Fokker E-III* equipaggiati con il prezioso meccanismo di sincronizzazione che permetteva alle mitragliatrici di far fuoco attraverso le pale dell'elica in movimento. In breve gli austriaci della *Flik* 4 ebbero ragione del bombardiere. Il capitano Bailo e il tenente colonnello Barbieri furono colpiti a morte. Soltanto Salomone sopravvisse allo scontro, ferito e grondante di sangue. Aggrappato ai comandi prese la via del ritorno e portò il bombardiere ad atterrare Gonars. I due caccia austriaci rinunciarono all'inseguimento. Era stato loro infatti espressamente proibito di sorvolare le linee italiane poiché avevano a bordo il *sincronizzatore* di tiro che non doveva assolutamente cadere in mani avversarie. La caccia imperiale intercettò anche un secondo *Caproni*, il *Ca703* di Visconti e Turilli appartenente alla 4ª squadriglia. In pochi minuti i velivoli austriaci ebbero ragione anche di questo bombardiere che atterrò malamente vicino Gorizia con a bordo il capitano Visconti ormai senza vita. Il *Ca479* e il *Ca715* rientrarono danneggiati dopo la missione mentre il *Ca 488* non raggiunse l'obiettivo e fu costretto da un guasto a tornare al campo base. Tre giorni dopo, il 21 febbraio del 1916 scattò la reazione austriaca con una serie di attacchi sull'area del Garda e sulla zona compresa tra Lecco e Monza.

Fra il **marzo e l'aprile del 1916** fu collaudato a Sant'Andrea l'aerosilurante di Luigi Bresciani. Si trattava di un «Ca3» completamente riprogettato che aveva in comune con il «Caproni» solo la formula trimotore con fusoliera a due travi. I risultati del volo furono incoraggianti, ma il **3 aprile** l'aereo dopo il decollo precipitò e tutto l'equipaggio, formato dallo stesso Bresciani e da Roberto Prunas in qualità di piloti e dai meccanici Fausto Lari e Vittorio Pontoni, perse la vita. Il progetto venne poi abbandonato.

L'**8 Aprile 1916** tutte le squadriglie furono rinominate secondo un nuovo, unico, sistema, destinato a rimanere valido fino alla fine della guerra. Nella primavera del 1916 vennero allestiti i nuovi campi di Belluno e Villaverla (VI). Nel primo fu sistemata la *48ª Squadriglia* e nel secondo le formazioni 27ª, 28ª e 32ª, tutte equipaggiate con velivoli *Farman*. La 48ª squadriglia diventerà famosa e, passata sui *Caudron G4* bimotore, avrà tra le sue file piloti di primo piano come Felice Porro, Aldo Finzi, Natale Palli, Pietro Massoni e Giuseppe Sarti che legheranno la propria storia personale a quella di un'altra famosa squadriglia, l'87ª *Serenissima,* ricordata per il suo epico volo su Vienna cui partecipò anche D'Annunzio. Natale Palli in particolare, fu il pilota che ospitò il *vate* sul proprio aereo. La 48ª risultò particolarmente impegnata su un fronte molto ampio, compreso tra Feltre ed il Cadore, con missioni molto lunghe e a quote costantemente superiori ai 3000 m., con temperature polari.

L'aviosuperficie di **Belluno** fu realizzata a San Pietro al Campo dove si trova tuttora, tra la città e Ponte nelle Alpi e tra la strada regionale 50 ed il Piave. Essa ospitò le squadriglie 48ª e 83ª e dopo Caporetto diventò una base austriaca con le *Flik* 2D, 8D, 11D, 30J, 39D, e 53D. Il campo di **Villaverla** era stato impiantato a 1 km e mezzo a nord del paese, sul lato destro della strada che porta a Thiene, presso Ca' Ghellina. Era lungo 800 m. ed ospitò oltre alla *32ª Squadriglia* anche la 27ª, 28ª, 61ª, la 112ª e la *71ª Squadriglia* da caccia. Nel marzo del 1918 Villaverla fu sede del *34th Squadron* del *Royal Flying Corp* inglese a cui si aggiunse una sezione «Z» di *Bristol Fighter*, al comando di William Barker.

Il **20 aprile 1916**, 7 *Caproni* colpirono l'idroscalo di Trieste lanciando 60 bombe e causando molti danni. Vi furono anche 9 vittime civili.

Il **14 Maggio 1916** quindi, sul fronte trentino si scatenò la violenta offensiva che gli austriaci chiamarono «Strafexpedition». Sull'altipiano si riversarono due armate al comando del generale Conrad, Asiago fu persa ma, con uno sforzo estremo l'avanzata venne fermata sul costone dinanzi alla pianura veneta ed il 2 giugno, quando il grande attacco terminò, una parte del territorio caduto in mani avversarie era riconquistato. Il pericolo corso era stato enorme. Se l'esercito austroungarico fosse sceso in pianura non avrebbe avuto più ostacoli e puntando su Venezia, avrebbe tagliato fuori il grosso delle forze italiane. Venne elaborato un piano di difesa delle retrovie in caso di ritirata dall'Isonzo. Cadorna aveva recuperato e rivisto i progetti difensivi elaborati fin dal 1882 dal generale Enrico Cosenz che prevedevano la realizzazione di un sistema fortificato e trincerato nella pianura veneto-friulana. Cadorna fissò un punto fermo: il Grappa. La montagna diventò così il perno sul quale il fronte occidentale si collegava con quello orientale. In caso di ritirata la linea di difesa rivolta ad oriente, giungendo sino al Grappa sarebbe scesa al mare lungo il corso del Piave, come infatti si realizzò poi. Il monte quindi doveva risultare imprendibile. Una fortezza in grado di essere difesa da ogni lato. Venne avviata la costruzione di una comoda strada che portava alla vetta, realizzata in modo da non poter essere colpita dal fuoco avversario. Sulla cima fu scavata una galleria che ospitava una serie di cannoniere ricavate nella viva roccia in modo da consentire di un arco di tiro di 180° intorno alla montagna. Sui fianchi del Grappa fu infine scavato un dedalo di trincee. Anche nella pianura retrostante al Piave fu progettato e realizzato un complesso ed esteso sistema di difese. Il primo insieme destinato ad arginare un'ipotetica avanzata avversaria comprendeva tre linee di trinceramenti che coprivano una fascia variabile di alcuni chilometri. Altre linee di trincee si

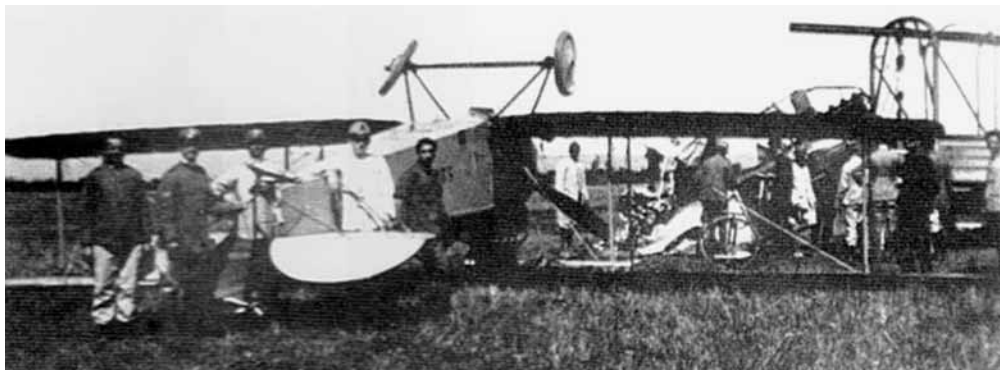
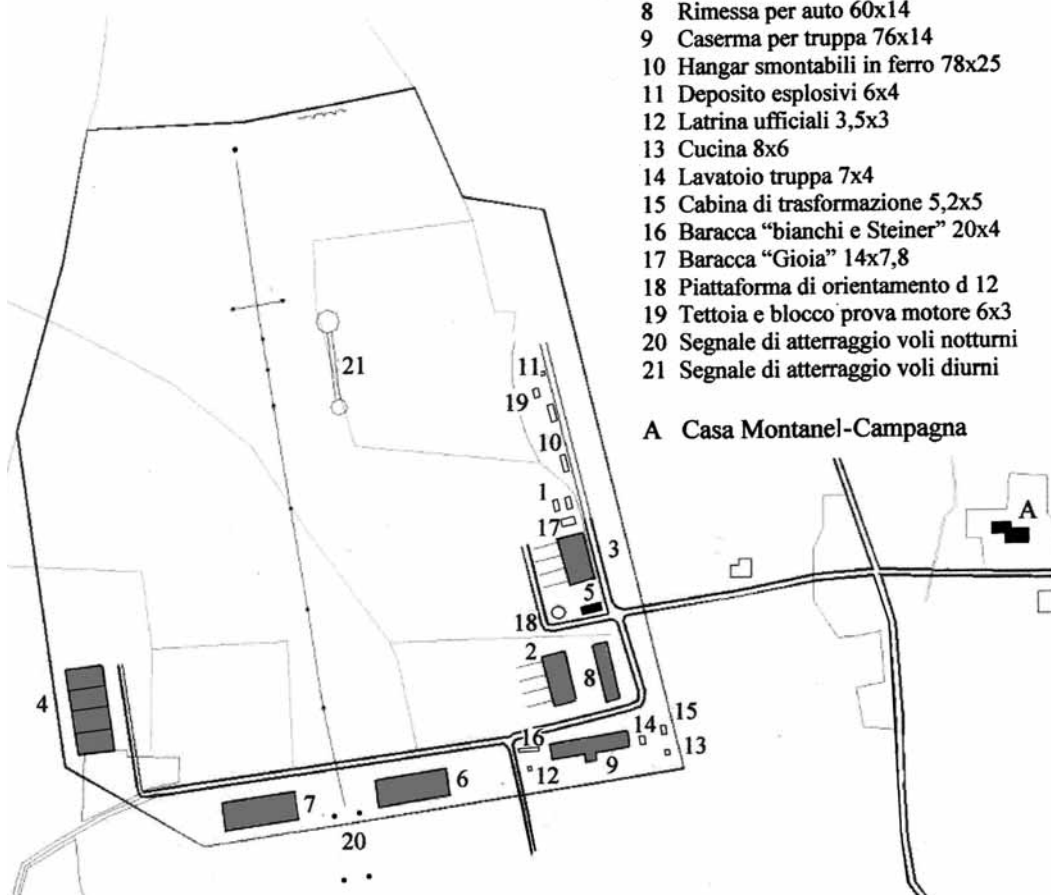
stendevano poi lungo i fiumi Musone, Brenta, Bacchiglione e Adige, che corrono praticamente paralleli al Piave. Un terzo apparato difensivo proteggeva infine le città andando a costituire la rete dei «campi trincerati» che circondavano i principali capoluoghi del Veneto: Padova, Vicenza, e Treviso. Venezia e Verona invece, disponevano già di un sistema fortificato. Ciò che risultava alla fine era un munitissimo reticolo di linee che avrebbe retto bene anche lo sfondamento parziale di un punto del sistema. Come risorsa estrema, sul percorso che separava il Mincio dal Po e che racchiudeva la pianura tra il Garda ed il mare era stata prevista un'ultima linea di difesa. Si era infine esaminata anche la possibilità di allagare la pianura nell'area del Polesine. I lavori del sistema trincerato iniziarono nel 1916 e furono interrotti solo con la fine del conflitto.

Il campo di Arcade

Dopo la ristrutturazione intervenuta nella primavera del 1916, la componente aeronautica delle forze armate assunse una maggior importanza nella conduzione delle operazioni. Erano richieste sempre più squadriglie e fu necessario creare nuovi centri per poterle aggregare. Formare una squadriglia significava radunare piloti e tecnici già addestrati nelle scuole, concentrare gli aerei, i mezzi e le attrezzature. Più importante di tutto però era creare lo spirito di corpo tra i piloti, addestrarli a volare assieme e istruirli sul territorio che avrebbero dovuto controllare. Uno dei campi realizzati per questo scopo fu proprio quello di Arcade che, progettato nel maggio del 1916, continuò a restare in funzione fino alla ritirata di Caporetto. Nonostante debba la sua denominazione alla località di Arcade, il campo di volo conosciuto con il nome del paese trevigiano si trovava in effetti molto più vicino ai centri di Povegliano e Visnadello. L'aviosuperficie era stata realizzata su un'area di 460 per 380 metri circa, conosciuta come i *campi bianchi*, toponimo che con ogni probabilità aveva tratto origine dalle caratteristiche del terreno che si presentava sassoso, in quanto anticamente interessato dal corso del fiume Piave. I lavori per la costruzione del nuovo aeroporto sarebbero dovuti iniziare, come abbiamo visto, già nel maggio del 1916 ma una serie di intoppi ne fece slittare la partenza al successivo 26 ottobre. Il campo divenne operativo nelle settimane seguenti venendo scelto per addestrarvi la nuova *79° Squadriglia* poi destinata a Istrana e successivamente a Paese (San Luca). Le sue dotazioni crebbero nel tempo poiché all'inizio vennero costruite solo quelle necessarie a farlo entrare in attività: l'aviosuperficie, un'autorimessa, una casermetta ed una trincea destinata a diventare il rifugio antiaereo del campo. L'analisi delle planimetrie permette di notare come nei mesi successivi alla sua entrata in servizio siano state edificate numerose altre strutture, tanto che i lavori terminarono solo nel 1918, quando l'aviosuperfice non era più utilizzata. Sulle piante si nota la presenza di hangar per i bombardieri *Caproni*, riconoscibili grazie alle rotaie utilizzate per il ricovero dei velivoli al loro interno, del tutto simili a quelle esistenti ad Aviano. Il particolare è interessante perché non risulta che ad Arcade siano mai state stabilmente ospitate squadriglie da bombardamento. Il campo era inoltre provvisto di segna-

lazioni atte a permettere atterraggi notturni. Tutto ciò conferma che questa installazione fu pensata per assolvere sia a compiti addestrativi sia per venire impiegata come aeroporto di seconda linea adatto ad ospitare differenti tipologie di velivoli (da caccia, da ricognizione e da bombardamento), chiamati a svolgere missioni diverse, tanto di giorno quanto di notte. Al **primo gennaio 1917**, comandante del campo era il capitano Degan che poteva contare su cinque ufficiali e su sessantaquattro uomini di truppa. Il **18 marzo del 1917** gli subentrò il capitano Stanzani, proveniente dalla *25° Squadriglia*, che assunse il comando del *Centro Formazione Squadriglie*. In marzo il reparto era equipaggiato con tredici aeroplani: quattro *Nieuport Ni11*, sei *SP 2* e tre 3 *SAML*. Solo due terzi di essi erano però in condizione di volare. Quando si verificò l'infausto episodio di Caporetto, il *Corpo Aeronautico dell'Esercito*, dopo i primi, inevitabili, momenti di sbandamento, che coinvolsero l'intero apparato militare italiano, si impegnò nel tentativo di ostacolare con i propri mezzi l'avanzata nemica, compiendo azioni di mitragliamento e bombardamento delle colonne austriache in marcia. Su Arcade ripiegò la *76° Squadriglia Caccia* cui era aggregato anche Mario Fucini. Il pilota così descrive quei momenti di caos e incertezza: «*Alloggiamo alla meglio a Spresiano, ...povero Spresiano non si riconosce più, soffocato dalle truppe. Non c'è un angolo di casa senza un comando...*». Sono giorni di attività convulsa in cui - sotto la pressione degli eventi - si improvvisano missioni come quella che viene fatta decollare proprio da Arcade alla volta di Pozzuolo del Friuli, con l'obiettivo di distruggere gli hangar di quell'aeroporto che, pur minati al momento della ritirata, non sono esplosi. Il campo è stato la base della *25ª Squadriglia* presso la quale hanno prestato servizio oltre a Fucini anche Ignazio Lanza di Trabia, Giacomo Macchi, Francesco Nociti e Camillo De Carlo, che sarebbe stato poi stato destinato a lasciare l'aviazione per venire impiegato in missioni di spionaggio oltre Piave in territorio

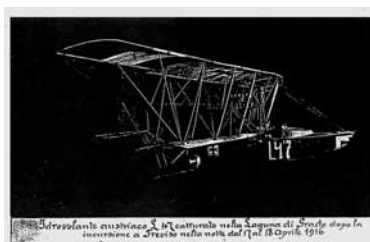
REPARTI FORMATI NEL CAMPO C.F.S. DI ARCADE

Data	Squadr.	Su	Destinazione	Unità	Comandante
Nov 1916	79^sq.	Ni11	Istrana 12-01-17 comando	II^ARM	Cap. Chimirri.
Fine 1916	80^sq.	Ni11	S.M.Longa 28-02-17 I°Gr.		Cap. M. Gordesco
Gen. 1917	39^sq.	SP2	Sammardenchia (mar.17)	I° Gr.	Cap. L. Rizzo
13-01-17	38^sq.	SP2	Formata a TO. (per completamento) per Campoformido (30-01-17)		
Feb. 1917	22^sq.	SP3	Campoformido	II° Gr.	Magg. Capuzzo
Feb. 1917	23^sq.	SP2	SMLonga	I° Gr.	Cap. V. Russo
20 Mar 1917	81^sq.	Ni11	Borgnano(Cormons) 20-04-17	II° Gr.	Cap. S. Calori
Fine Mar.1917	82^sq.	Ni11	S.Caterina 25-05-17	X° Gr.	Ten. G. Pessi
fine mar '17 Transito	113^sq.	SAML	da Torino (per completamento) per Campoformido (28-04)		
aprile '17 Transito	112^sq.	SAML	da Torino (per completamento) per Villaverla		
Magg 1917	83^sq. (II^sez)	Ni11	Belluno	XII°. Gr.	Vittorio Bonomi
Magg 1917	83^sq. (III^sez)	Ni11	Cavazzo Carnico	XII°. Gr.	Ten. P. Danieli
Giu. 1917	84^sq.	Ni11	SMLonga 02-07-17	I° Gr.	Cap. Fancello
17 Ago 1917	115^sq.	SAML	Nove		Cap. L. Stella
Ago 1917	61^sq.	SP4	Villaverla	III° Gr.	Cap. G. Neri
Ago 1917	116^sq.	SAML	Grottaglie(poi Albania)		Cap. F. Durini
Ago 1917	133^sq.	Pomilio	Campoformido		Cap. G. Girardet
Estate 1917	62^sq.	SP4	Casoni 20-09-17	VII° Gr.	
Sett. 1917	117^sq.	SAML	S.Giustina BL	XII° Gr.	Cap. C. Giordelli
Sett. 1917	118^sq.	SAML	Campoformido		Cap. V. Velardi

Gli incidenti erano frequenti durante l'addestramento. Archivio Ballista.

occupato. Il pilota cui tocca il rischioso incarico, sorvola l'aeroporto e scorge a terra uomini in movimento. Non riuscendo a decifrarne la nazionalità decide di atterrare e in un attimo si trova circondato dalla cavalleria nemica. Riguadagna allora il cielo e mentre il suo aereo si stacca dall'aviosuperficie, l'uomo ode distintamente il fragore delle esplosioni che schiantano gli hangar… Qualche giorno più tardi, ancora la base di Arcade fa da palcoscenico al decollo dell'ennesima missione di bombardamento. Ai comandi del *Caproni* che lascia il campo per andare a colpire le colonne austriache, sono i piloti Clerici e De Lorenzi, con il mitragliere Pisanello. Il principe Ignazio Lanza di Trabia, che non sopporta l'inattività cui è costretto dalla mancanza di mezzi sui quali volare, chiede e ottiene di essere imbarcato sul bombardiere. Dopo che ha sganciato le sue bombe, il velivolo viene colpito e costretto ad atterrare nei dintorni di Pozzuolo. L'equipaggio decide di non arrendersi e si impegna in un disperato combattimento al suolo con le armi leggere. Gli aviatori italiani sono uccisi uno dopo l'altro finché, esaurite le munizioni, anche lo stesso Lanza di Trabia, che continua a resistere lanciando contro il nemico tutto ciò che ha a portata di mano, viene finito coi calci dei fucili. Quando il fronte si attesta sul Piave, l'aeroporto di Arcade deve essere abbandonato. L'aviosuperficie è troppo vicina al fronte: non dista infatti che quattro chilometri dalla riva del fiume e da quel momento in poi verrà impiegata solo occasionalmente per atterraggi di emergenza. Il campo di Arcade rimarrà in attività anche a guerra finita nonostante la smobilitazione postbellica. Pur senza che nessun reparto di volo vi faccia stabilmente base, Arcade risulta operativo come campo di fortuna ancora il 15 agosto 1921. Era stato infatti inserito in un sistema di rotte nazionali che prevedeva l'esistenza di piste da impiegarsi in caso di necessità. Con questa funzione continuò ad essere disponibile fino al 1924 per venire poi restituito all'agricoltura. Di quella struttura aeroportuale oggi non esiste quasi più nessun segno tangibile. Solo saltuariamente nel periodo dell'aratura, compaiono qua e là, residui relativi alle fondazioni in cemento sulle quali venivano montati gli *Hangar* metallici o tubazioni, sempre in cemento, forse appartenenti agli impianti di scolo o a quelli del sistema di illuminazione per gli atterraggi notturni.

Un Caproni da Bombardamento in volo sulla laguna.
Archivio Antonellini.

Un bombardiere «Gotha G-IV» austriaco, della Flik 102G abbattuto dalla contraerea sopra Asolo, il 29 luglio 1918 alle ore 15. Il velivolo è caduto sui tetti vicino al duomo. Si nota il foro che permette al mitragliere di sparare verso il basso. Archivio Ballista.

Idrovolante austriaco L 47 catturato nella Laguna di Grado dopo la incursione a Treviso nella notte dal 17 al 18 Aprile 1916

Comitato Trevigiano di Assistenza Civile

Idrovolante L 47

L'idrovolante L 47, catturato nella Laguna di Grado, la notte sul 18 Aprile 1916, di ritorno dall'incursione fatta su Treviso, appartiene al tipo Jacob Lhöner di Vienna.

Ha un'apertura d'ali di metri 17, e pesa, messo al completo, quasi 17 quintali.

Può portare, oltre a 2 persone (il pilota, che prende posto a sinistra, e l'osservatore, oppure il motorista, che sta sul seggiolino di destra) 16 bombe, così disposte:

2 bombe di tipo grande, sotto le ali di fianco allo scafo, che vengono lanciate mediante l'apertura di ganci a scrocco;

2 bombe di tipo medio, messe in appositi incastri interni all'apparecchio;

7 bombe di tipo piccolo, poste nella rastrelliera sottostante al motore, che vengono lanciate a mano;

5 bombe incendiarie, che si collocano sul pavimento dello scafo, fra i piedi degli aviatori, e vengono lanciate a mano.

Il «Lohner 47» atterrato dopo l'attacco a Treviso fu esposto al pubblico. L'ingresso si pagava 20 centesimi più 5 per il «dépliant» illustrativo. Una folla di 19.421 persone acquistò il biglietto. Furono vendute anche 200 cartoline offerte dal fotografo Ferretto e 4000 illustrazioni dell'idrovolante. L'incasso fu di 4278,30 lire di allora devoluti a scopi filantropici.

L'idrovolante «L47» ammarato a Grado dopo l'incursione sulla città di Treviso. SFEI.

Capitolo Quarto

17 aprile 1916: il bombardamento di Treviso e le conseguenze dell'attacco

Le missioni austriache sull'Italia erano pianificate sulla base degli elementi acquisiti dall'*Ufficio Informazioni* che operava nel nostro paese con agenti infiltrati. Erano questi ultimi a segnalare gli obiettivi sensibili. Inizialmente l'attenzione dei comandi della duplice monarchia si focalizzò sui depositi di munizioni e sulle centrali elettriche. Tra tutte le incursioni messe in atto per colpire tali bersagli, a destare maggiore impressione fu quella compiuta il **14 febbraio del 1916**, quando undici velivoli attaccarono una centrale milanese. Ad essa seguirono rappresaglie italiane che innescarono nuove ritorsioni austriache. Le tipologia degli obiettivi da colpire venne in seguito mutata. Il Comando supremo asburgico, ancora su suggerimento del proprio servizio informazioni, e con il proposito di tagliare le linee rifornimento italiane che alimentavano il fronte, concentrò la propria attenzione sui ponti e i nodi ferroviari. Questo fece della stazione di Treviso un bersaglio fondamentale, stanti le migliaia di convogli che vi transitavano, facendo affluire truppe e materiali verso le zone di combattimento. Nella notte tra il **17 e il 18 aprile,** due formazioni di idrovolanti attaccarono Portogruaro e Motta di Livenza che fu colpita alle 21 da cinque velivoli. Alle 23 gli aerei austriaci giungevano su Treviso. Era la prima volta che il capoluogo della Marca subiva un'incursione aerea. L'attacco si svolse in due ondate. La prima sorprese la città alle 23 e la popolazione riuscì a guadagnare i rifugi quando ormai una bomba era già caduta su piazza Palestro, centrando la trattoria «*Alle Beccherie*» e uccidendo la prima vittima civile. Si trattava del bassanese Pietro Gioali che, ironia della sorte, il giorno successivo avrebbe dovuto presentarsi in caserma per iniziare il servizio militare. Nei convulsi minuti che seguirono, furono sganciate altre sette bombe che uccisero quattro persone. A mezzanotte meno un quarto, i velivoli si allontanarono dalla città. La seconda incursione ebbe inizio alle due mezza, contrasta con scarso successo dai fucilieri dell'esercito che nel frattempo si erano appostati nelle strade e sui tetti. Nel corso del secondo attacco Treviso fu colpita da altre sei bombe. L'allarme cessò verso le cinque del mattino: in tutto vi furono nove morti e una trentina di feriti. Nonostante la reazione italiana all'incursione fosse stata quasi inconsistente, uno dei velivoli aggressori venne danneggiato dall'improvvisato fuoco contraereo e fu costretto ad ammarare a Grado. L'aereo fu catturato integro. Si trattava del *Lohner L47* che nel corso del 1915 si era già distinto in altre missioni di attacco al nostro territorio. Il 10 giugno aveva infatti preso parte ad un'azione lungo il corso del fiume Pò; il 7 luglio era stato fra gli aeromobili che avevano compiuto l'incursione su San Giorgio di Nogaro mentre il successivo 27 luglio aveva operato su Ancona. Il velivolo fu esposto al teatro sociale Eden per iniziativa del *Comitato di Assistenza*. Una folla enorme si recò a vedere quello che all'epoca appariva uno straordinario esempio della tecnologia moderna. Al teatro si accedeva acquistando un biglietto e al termine dell'esposizione risultarono staccati ben 19.421 tagliandi. Il prezzo era di 20 centesimi cui ne andavano aggiunti cinque per l'acquisto di un depliant informativo che descriveva le caratteristiche della macchina volante: «*Ha*

un'apertura alare di metri 17, - vi si legge - *e pesa, messo al completo quasi 17 quintali. Può portare oltre a 2 persone, 16 bombe; 2 bombe di tipo grande, 2 tipo medio, 7 di tipo piccolo, 5 bombe incendiarie*. […] *Il motore è quel complesso metallico luccicante che si vede al centro superiormente; ha sei cilindri ed una potenza di 160 HP*». L'esposizione del Lohner catturato fruttò 4.278 lire e 30 centesimi dell'epoca, compresi i proventi incassati con la vendita delle 200 cartoline offerte dal fotografo Ferretto e delle 4000 illustrazioni a stampa dell'apparecchio. L'intera somma venne devoluta «*a scopi filantropici*».[82] Nel 1917 il teatro Eden fece da palcoscenico all'esposizione di un secondo velivolo austriaco, un *Brandemburg* abbattuto su Gallio. Quella prima notte di attacchi destò grande impressione in città tanto che anche il vescovo Longhin inviò al Papa una missiva nella quale esprimeva tutta la sua preoccupazione per quanto accaduto. Gli intenti propagandistici e psicologici che l'aviazione austriaca si proponeva di conseguire con la sua incursione furono dunque raggiunti in pieno. Nel corso del conflitto, la città sarebbe stata oggetto di altri 27 bombardamenti con il lancio di 1526 bombe che rasero al suolo 50 edifici danneggiandone moltissimi altri. A fine guerra infatti solo 300 stabili risultarono del tutto indenni. Il numero delle vittime civili fu per fortuna contenuto e si lamentarono solo 48 caduti e 68 feriti, complice il fatto che la città era già stata largamente abbandonata dai suoi abitanti fin dal novembre del 1917. All'attacco sul capoluogo della Marca e al pericolo di uno sfondamento sugli altipiani è quindi da collegare la decisione del comando supremo di dotare Treviso di un campo di aviazione che poi sarà operativo a giugno. Circa un anno prima, alla metà di giugno del 1915, la D.T.A.M. (*Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare*), aveva fatto richiesta di impiantare una zona di atterraggio anche al comune di Vedelago, scegliendo il territorio tra il capoluogo e la frazione di Fanzolo.

Anche la zona del comune di **Ponzano** fu candidata ad ospitare un campo di volo. Esistono infatti documenti indirizzati a tale amministrazione nei quali si precisano le condizioni di servitù e di liquidazione dei danni per le aree a tale scopo occupate. Una richiesta per l'impianto di una superficie di atterraggio venne trasmessa anche al comune di Quinto a dimostrazione del fatto che all'inizio dell'ostilità più di un sito era stato identificato per questo fine in zona. Quando poi, nel 1917, venne elaborata la rotta aerea Torino-Pordenone per il trasferimento di apparecchi verso il fronte, aviosuperfici per gli atterraggi di emergenza furono effettivamente allestite a Ponzano e Vedelago oltre che a Spresiano. La ricognizione austriaca inoltre, nel giugno del 1918 confermò e segnalò sulle proprie carte un'area di atterraggio nell'area di Ponzano. Le diverse aeree che fra il 1913 e il 1915 erano state ritenute idonee ad ospitare campi di volo avrebbero forse formato una rete di piste da usare in caso di emergenza durante le operazioni dei reparti sul fronte. L'attacco aereo austriaco alla città di Treviso avvenuto nella primavera del 1916 e la conseguente necessità di rendere al più presto operativa in zona una

82 Luigi Urettini, *Treviso città di retrovia*, in *Storia di Treviso*, vol IV, *L'età contemporanea*, a cura di Ernesto Brunetta., Venezia, Marsilio, 1993, p. 247

squadriglia destinata a proteggere la città fece probabilmente cadere la scelta proprio su uno di quei siti. La nascita del campo di Istrana è dunque direttamente collegata al primo bombardamento aereo subito dalla città di Treviso nella notte del 18 aprile 1916. A seguito di quell'incursione fu deciso di proteggere il capoluogo della Marca con una squadriglia da difesa che avrebbe dovuto fare base su un nuovo campo da realizzarsi nei dintorni della città. Tradurre in pratica questo intendimento non fu però semplice. Ancora alla fine di maggio del 1916 infatti, l'Ufficio servizi aeronautici del Comando Supremo, proponeva di costruire un campo di seconda linea nella zona di Rovigo. Per la realizzazione di questa struttura, in un primo tempo, il colonnello Antonio Buffa di Perrero[83] aveva, anche ipotizzato di trasferire nel rodigino *hangar* originariamente destinati ad Arcade e ad Udine. Si decise poi di acquistarne dieci di nuovi commissionandoli ad un'azienda di Sestri Levante. Il progetto del campo di Rovigo venne però ben presto abbandonato e sostituito con quello di due piste di atterraggio a San Pelagio nel padovano e, appunto, ad Istrana alle porte di Treviso. In un rapporto del 5 giugno 1916 veniva evidenziato come tali «campi - avrebbero potuto - servire come stabilimenti di prima linea per aeroplani e, in caso di ripiegamento, - sarebbe stato possibile - adibirli a deposito munizioni, viveri, ospedale da campo, ricovero truppe, ecc».[84] Il susseguirsi di queste decisioni venne poi riassunto dal *Corpo Aeronautico* in una relazione del successivo 27 giugno, nella quale si puntualizzava che *«abbandonata la primitiva idea di campi in zona molto arretrata, - erano - state prescelte le località di S. Pelagio prossima a Padova, e quella di Istrana, a nord della stazione omonima lungo la via Postumia»*[85]. La costruzione del campo di San Pelagio venne però sospesa mentre al contrario, quello di Istrana, fu posto in condizione di operare già alla fine di giugno. I velivoli operativi dalla nuova base, che era alla dirette dipendenze del Comando Supremo, avrebbero agito sia sul fronte degli altipiani sia sui cieli di Treviso, per provvedere alla difesa della città che era diventata obiettivo di incursioni Austriache. Sul campo di Istrana fecero base fino alla rotta di Caporetto, solo squadriglie da caccia. Il primo reparto ad operarvi fu la *77° Squadriglia,* sostituita poi dalla *78°* e quindi dalla *79°*.

Il campo di Istrana

Il **campo di Istrana** della prima guerra mondiale non corrisponde a quello attuale. Presso gli austriaci esso era noto come **campo di Trevignano** in quanto era stato realizzato sul confine con questo comune, nella zona a nord di Istrana e a est di Vedelago. Come già riferito, il *Battaglione Aviatori* aveva ricercato in quest'area terreni da trasformare in campi di volo fin dal 1913. Il 21 giugno del 1915, il capitano Attilio Ranza fu a Vedelago per verificare alcuni siti segnalati allo scopo. L'area su cui realizzare la base venne decisa ai primi di giugno

83 In forza al Comando Supremo.

84 Luigi Straulino, *Come nacque un campo d'aviazione che doveva diventare una grande base*, in *Corriere Militare*, 31/1/66, Anno XXI, n. 1-2, p 46.

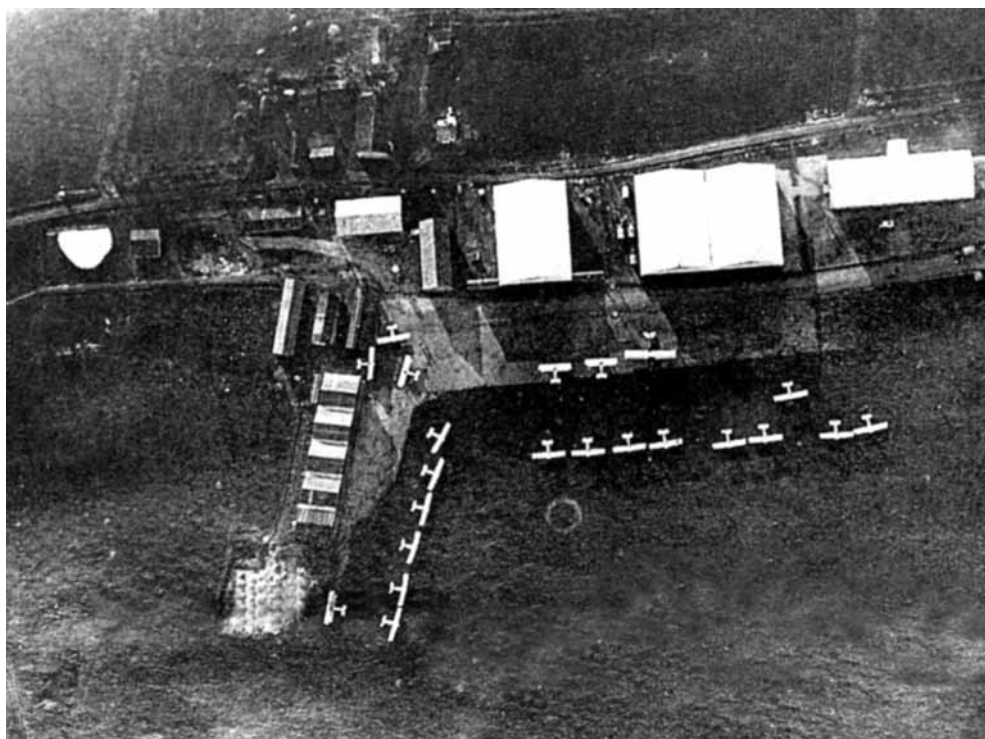
85 Ibidem, p. 11.

A
7
8
9
10
16
15
11
D
1
14
12
13
15
2
19
4
4
18
Per Fossalunga
1= Estensione Campo Istrana
2= Estensione Campo Fossalunga
3= Estensione decentramento
Campo, Aprile 1918
4= Hangar Bessoneau
5= Hangar mimetizzato
6= Baracche Reparti Inglesi
e Ricognizione
7= Corpo di Guardia e Rifornimento
8= Alloggiamento Ufficiali
9= Hangar doppio
10= Hangar singolo, Alloggio truppa
11= Uffici, Magazzini e servizi
12= Palo alzabandiera
13= Cucina truppa
14= Stazione Radio
15= Parapalle
16= Tettoia Autocarri e Fontana
17= Hangar mimetizzato
18= Baracche
19= Hangars Tenda (circa 10)

Mappa del campo di Istrana.

dell'anno successivo. Stando ai rapporti, essa si presentava così: *«[...] trovasi in zona poco alberata a nord della strada Postumia, in località asciutta, permeabile all'acqua, coltivata a frumento, granoturco e prato. Allo scopo di rendere subito il campo atto a ricevere apparecchi, è stato falciato il frumento, estirpato il granoturco ed assodato il terreno...».*[86] In questa prima segnalazione che descriveva le caratteristiche del luogo, erano contenute anche le specifiche richieste per il campo e una sommaria descrizione delle attrezzature che esso avrebbe dovuto ospitare. Una puntuale descrizione dei lavori svolti e delle spese sostenute, è datata 25 luglio 1916. Da essa si apprende che per lo spianamento del terreno erano state impiegate 10.000 lire, mentre la costruzione della casermetta era costata 22.700 lire e quella del corpo di guardia 3.406 lire. Era stato inoltre acquistato legname per 20.625 lire ed eseguiti lavori di *messa in opera* per complessive 68.688 lire. Oltre 3.000 lire erano infine state sborsate per la costruzione delle cucine e di altre opere minori. Il costo totale per la realizzazione del campo aveva raggiunto le 142.000 lire di allora. La base era collocata a sud dei «*Pilastroni*» della *villa Onigo* di Trevignano e si estendeva fino quasi alla Postumia Romana occupando circa 60 *campi trevigiani*, su di una superficie rettangolare che aveva il lato maggiore di 620 metri e quello minore di 480. Il campo, che può essere considerato un tipico esempio di struttura aeroportuale dell'epoca, era provvisto di una *baracca Ufficiali* (rif.8, planimetria a pag. 86) e di *uffici di compagnia*, costruiti interamente in legno, compresi i pavimenti. Vi erano poi gli *hangar* per i velivoli. Due *accoppiati* di tipo *Centocelle* (rif.9 a sud del rif.8), che misuravano 36,2 metri di lunghezza e 25,53 metri di larghezza. Erano realizzati con ritti in legno e capriate, sempre in legno, della misura di 18,1 metri. La struttura era prefabbricata con pareti sia in muratura che in legno, con il pavimento in catrame spalmato e con portoni scorrevoli sempre in legno. Vi era poi, come previsto, un terzo *hangar* (rif.10, planimetria a pag. 86), destinato all'alloggiamento della truppa, dello stesso tipo e dimensioni dei due precedenti ma edificato più a sud, alla prevista distanza di 18,2 metri, tale che lo spazio fra le strutture potesse agevolmente venire ricoperto per installare un quarto *hangar*. Era stata inoltre realizzata una *tettoia chiusa* a cinque elementi per il ricovero di aerei (rif.9 sul lato sud del campo, planimetria a pag. 338). Le strutture erano completate dal *corpo di guardia* con l'annesso deposito carburanti, una costruzione di forma quadrata alta quattro metri e con un lato di 7 m. e 75 cm. (rif. 7, planimetria a pag. 86). La prova delle armi di bordo aveva reso inoltre necessaria la realizzazione di due *parapalle* che si trovavano nel lato sud dell'aeroporto (rif.15,). Infine numerosi baraccamenti furono approntati fra gli *hangar* ed altre infrastrutture costruite attorno a *casa Quaglia*. Il *campo di Istrana*, a partire dal 1917, fu inserito nella

86 Luigi Straulino, *Come nacque un campo d'aviazione...*, op. cit.

Campo di Istrana con ospiti i «Nieuport» dell'80ª squadriglia.
Archivio Ballista.

Vista aerea del settore operativo del campo.
Foto riferimento bibliografico 72.

Meccanici e personale con il sergente pilota Teresio della 78ª Squadriglia.
Archivio Ballista.

1916: Fornagiari, Brenta e Magistrini sul piazzale davanti agli hangar, l’aereo è quello di Fornagiari su cui spicca l'insegna , due sfere nere con un guidone tricolore. Archivio Ballista.

rotta Torino - Pordenone, che veniva impiegata per trasferire al fronte, direttamente dalle zone di produzione, i nuovi velivoli. L'esistenza di questo aeroporto era ben nota agli austriaci com'è testimoniato dai pesanti bombardamenti di cui fu oggetto a partire dal grande scontro del 26 dicembre 1917. In quell'occasione, i cieli della Marca, fecero da sfondo al più importante combattimento aereo dell'intero conflitto sul fronte italiano. La «*battaglia di Istrana*» vide affrontarsi decine di velivoli italiani e tedeschi e l'eco di quell'episodio fu tale da fargli conquistare un'illustrazione di Achille Beltrame, sulla prima pagina della *Domenica del Corriere*, onore che spettava solo agli avvenimenti di assoluto rilievo. L'incursione dei velivoli con la croce di ferro causò sensibili danni alle strutture del campo. Andarono distrutti l'*hangar* (rif. 10, planimetria a pag. 86) che veniva utilizzato come alloggiamento per la truppa e la baracca degli ufficiali (rif. 8, planimetria a pag. 86). Divenne allora chiara la necessità di decentrare gli aerei su piste secondarie per renderli meno vulnerabili a futuri, sempre più probabili, attacchi. Tra gennaio e febbraio del 1918 le operazioni di spostamento dei mezzi ebbero inizio, verso i nuovi campi all'uopo realizzati, presso Paese (S.Luca) e Quinto. Nel successivo mese di aprile l'intero campo sembrò in procinto di essere trasferito a sud della Postumia Romana e, più precisamente, sui terreni ad est della Casa Rossi. Vennero iniziati i lavori per la costruzione delle necessarie fondazioni. Verso la fine del mese gli *hangar* della «vecchia» base, furono mimetizzati con motivi diversi (Rif. 5 e 17, planimetria di pag. 86). Appare lecito ipotizzare che questi lavori debbano avere in qualche modo tratto in inganno la ricognizione austrotedesca poiché i bombardieri germanici diminuirono la frequenza dei loro attacchi su ciò che restava del campo originale per andare a concentrarsi sulle infrastrutture in corso di realizzazione a sud della Postumia Romana che, nella notte, risultavano più evidenti. In breve tempo tutte le costruzioni furono mimetizzate e stando a quanto riferiscono le testimonianze raccolte in loco, venne iniziata la costruzione di nuove strutture che fra la popolazione che viveva intorno al campo erano note come «hangar finti». La complessa serie di mascheramenti che vennero posti in atto sembra avere effettivamente dato i frutti sperati. La carta della zona che fu compilata dalla ricognizione austriaca a seguito della missione 33/998 del 26 agosto 1918, non riesce infatti più a dare una chiara collocazione al campo di Istrana il cui posizionamento in precedenza era perfettamente noto. Su Istrana operarono anche reparti inglesi e squadriglie italiane da ricognizione che occuparono l'*hangar* segnalato in planimetria con il rif. 5 (vedi pag. 85), alcune baracche per l'alloggiamento del personale (rif. 6, planimetria pag. 85) e *casa Danieli.*

Piloti di ricognitori «SAML» a Istrana.
Archivio Ballista.

Un ricognitore Raf «Re8» inglese a Istrana, sul retro dei due hangar «Centocelle».
Archivio Ballista.

1916 -1917

Il **1 maggio 1916** presso la base di Verona–Tombette, a seguito della riorganizzazione del corpo aereo, venne costituita la *75ª Squadriglia* equipaggiata con i *Nieuport 11*. Vi presteranno servizio ottimi piloti, che poi ritroveremo in altre formazioni: Alessandro Buzio, che sarà alla *76ª* presso Istrana, Mario De Bernardi, in forza alla *91ª* di Quinto (dopo essere stato collaudatore alla *Pomilio)*, l'asso Guido Nardini che farà parte della *78ª* e, in seguito, della *91ª* e il capitano Mario Gordesco poi comandante della *77ª* a Marcon. Faranno inoltre parte della *75ª Squadriglia* anche il tenente Giovanni De Briganti (in seguito famoso collaudatore), Natale Palli che si metterà in luce alla *48ª* presso Belluno e ospiterà poi sul suo aereo D'Annunzio per il volo su Vienna, effettuato dalla *87ª*, ed infine il valoroso Bartolomeo Arrigoni. Dopo Mario Gordesco il reparto avrà alla sua direzione Antonio Bosio che a San Luca sarà il primo comandante del XXIII° gruppo. La *75ª Squadriglia*, dopo i 5 *Nieuport 11* iniziali, avrà anche 2 *SVA* e 2 vecchi *Farman* per la difesa notturna di Verona. Nel 1917 poi, sostituirà i vecchi *Niuport 11* con i *Niuport 17* ricevendo quindi in dotazione anche qualche *Niuport 27*.

Il **15 Maggio 1916**, un bombardamento colpì la stazione di Mestre dove, per caso, stava sostando anche il Treno Reale. La contraerea riuscì a tenere lontano gli aggressori. I velivoli attaccanti furono costretti a rientrare con alcune bombe ancora a bordo. Sorvolando Roncade, un bombardiere lanciò l'ordigno rimasto e uccise una persona. Il caso si ripeté identico tre mesi dopo, il successivo 21 agosto, quando un altro bombardiere, transitando sopra il paese alle porte di Treviso, lasciò cadere un singolo ordigno che causò un'altra vittima.

Il giorno dopo, **16 maggio**, il capoluogo della Marca visse un'altra giornata di paura. Subì infatti due incursioni aeree che fecero piovere sulla città altre 37 bombe. Il successivo **26 luglio** la città venne di nuovo e ancor più pesantemente attaccata. Questa volta i bombardieri con la croce di ferro lasciarono cadere su di essa ben 105 ordigni.

In giugno, la squadriglia francese che faceva base presso il forte di San Nicolò al Lido di Venezia fu rinominata da *N92* in *N392*. Ciò fu dovuto al fatto che la formazione passò dai *Niuport 10* ai *Niuport 11* e nel successivo ottobre ai *Niuport 17*. I Francesi avevano infatti un sistema di numerazione delle squadriglie che dipendeva dal tipo di aereo in dotazione e imponeva la rinomina ad ogni cambio di mezzi.

Con l'entrata in funzione della base di Istrana a poca distanza dal capoluogo della Marca, la prima unità presente sul nuovo campo fu la *77ª squadriglia* che, nata a Pordenone (Comina) il **31 maggio 1916**, venne schierata sul campo trevigiano il **18 giugno 1916** alle dipendenze del comando supremo. Il mese seguente essa iniziò le operazioni. Poteva contare su biposto *Nieuport 10* (con 18 metri quadri di superficie alare) ed era al comando del capitano Pier Ruggiero Piccio, che con 24 vittorie diventerà uno dei maggiori assi dell'aviazione militare italiana durante il primo con-

flitto. Piccio nel 1918 sarà anche nominato comandante della *Massa da Caccia*. Tra i primi piloti a prestare servizio ad Istrana ci furono il sottotenente Ferruccio Ranza (anch'egli futuro asso), i tenenti Carlo Savio e Giovanni Fasoli, i sergenti Giuseppe Tesei, Domenico Piaggio e Cosimo Rizzotto (destinato anch'esso a diventare un asso) e il caporale Giovanni Bozzetto. Non appena la *77ª Squadriglia* divenne operativa ad Istrana, subito cambiò i vecchi *Nieuport 10* con i più veloci *Nieuport 11*. Durante il mese di luglio il reparto effettuò 22 azioni.

Frattanto nel mese di maggio era entrato in funzione il campo di **Nove di Bassano**. Anche questo aeroporto venne allestito per supportare il settore degli altipiani particolarmente colpito in primavera. La base era situata lungo la riva destra del Brenta all'altezza dell'attuale ponte per Cartigliano. Fu sede delle squadriglie *46ª Farman* e *49ª Caudron* per l'artiglieria e delle squadriglie *26ª*, *33ª*, *115ª* e *139ª* da ricognizione, nonché della *79ª squadriglia* da caccia. Nei primi mesi del 1918, il campo sarà assegnato ai francesi che vi opereranno con varie formazioni: *AR22*, *AR254, BR221, SOP206 e 214*.[87] Con il loro ausilio i transalpini colmeranno i vuoti di uomini e mezzi accusati dall'aviazione italiana a causa delle perdite subite. A partire da marzo alcuni reparti francesi torneranno oltralpe, ma resteranno le squadriglie *AR22* e *AR254*. (Mappa a pagina 95).

Nel **giugno del 1916** è operativo anche il campo di **Castello di Godego**, presso il quale si insedia la *43ª Squadriglia Farman*. La sua posizione è a poco più di un chilometro ad est del centro abitato. Vi si accede dal lato destro della strada che porta a Vallà. La base di Castello di Godego farà parte del complesso dei campi di fortuna previsti nella rotta aerea Torino - Pordenone per la consegna velivoli al fronte. Oltre alla *43ª*, ospiterà anche le squadriglie *35ª*, *27ª* e *48ª* con gli indistruttibili *Caudron*. (Mappa a pagina 95).

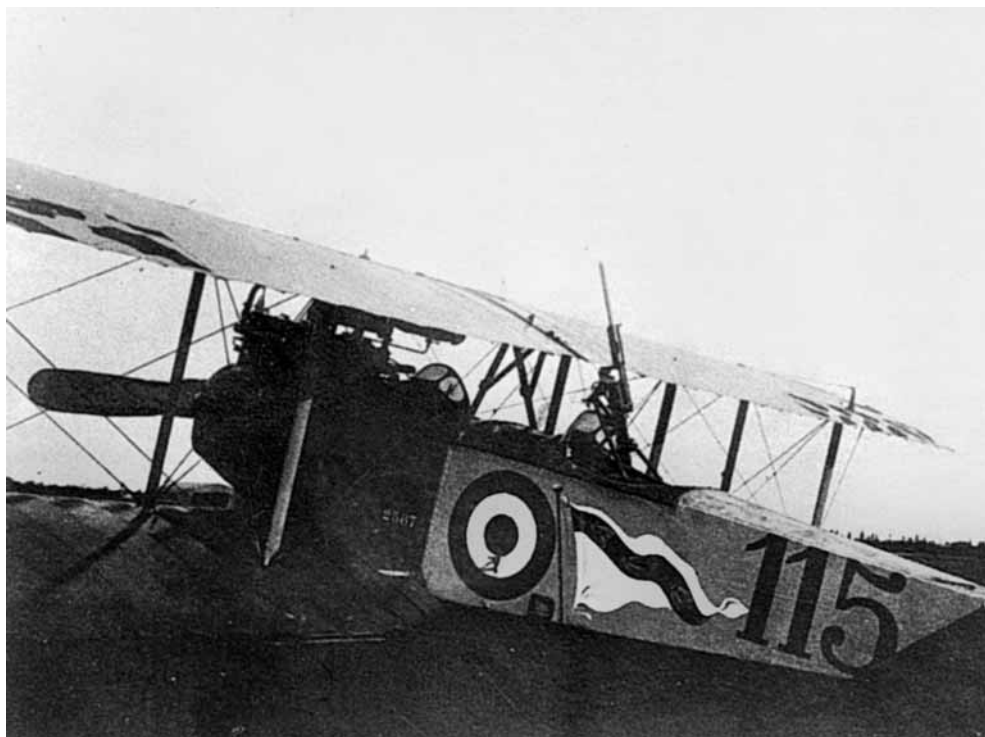
Il **27 giugno 1916** da Tombette (Verona) decollarono 3 *Nieuport 11* della *75ª squadriglia* con a bordo i piloti De Bernardi, Cardini e Consonni. Scopo della missione era quello di intercettare un *Brandemburg* (*Albatros*) *C-I 26.11*, che fu costretto da De Bernardi a scendere di quota. Il velivolo avversario fu poi attaccato anche dagli altri due aviatori e dovette atterrare ad Arpignano. I suoi piloti riuscirono però ad incendiarlo prima di essere catturati dai tre italiani frattanto accorsi sul posto. Gli abitanti della città di Verona, che già avevano sperimentato gli attacchi dell'aviazione avversaria, vollero premiare l'impresa dei nostri tre piloti ed offrirono loro 1750 lire a testa. De Bernardi, Cardini e Consonni però nobilmente rifiutarono per donare la cifra al fondo mutilati di guerra.

Nel mese di **luglio del 1916**, la *43ª Squadriglia Farman* venne spostata sul nuovo campo di **Feltre**, seguita poi dalla *46ª*. Il campo fu realizzato a nord della città, tra il torrente Colmeda e il Rio Ligont, nell'area dove ora sorge l'ospedale. Esso diverrà poi sede della sfortunata *113ª Squadriglia* e di una sezione delle squadriglie *48ª* e

87 www.albindenis.free.fr

La posizione del campo di Nove.

La posizione del campo di Castello di Godego.

La posizione del campo di Feltre.

Il «SAML» di Reboa della 115a squadriglia a Istrana.
Archivio Gentilli.

Schieramento di Camels inglesi sul lato est del campo di Istrana.

*115*ª. Dopo la rotta di Caporetto sarà invece un'importante base dell'aviazione austriaca con le *Flik 2D*, *8D*, *14D*, *16K*, *39P* e sede della *60J* di Linke Crawford, l'asso austroungarico soprannominato il «Falco di Feltre». A Feltre faranno base anche la *Scuola per Aviatori d'Artiglieria Austriaca* e la *FliegerAbteilung (FA) 39* Tedesca.

I due Mario: De Bernardi e Stoppani

Questi due grandi piloti non hanno in comune soltanto il nome. Entrambi furono due cacciatori, due collaudatori e due primatisti degli anni '30. Purtroppo li accomuna anche l'anno in cui vennero a mancare: il 1959.

Mario de Bernardi *era nato nel 1893 in provincia di Potenza da una famiglia benestante piemontese. Volontario telegrafista nella Guerra di Libia, fu ammesso alla scuola di volo di Aviano all'inizio del 1914. Nel marzo del 1916 era alla 75ª Squadriglia a Verona dove abbatté un aereo. Poi nell'aprile del 1917 fu collaudatore alla Pomilio. Il 22 maggio compì il primo viaggio Torino-Roma senza scalo per il trasporto Posta. Nel gennaio 1918 passò alla 91ª Squadriglia a Padova. Arrivò a Quinto in marzo, e nella fase finale del conflitto ebbe tre vittorie. In quei giorni partecipò ad una azione sul campo della Comina distruggendo 5 aerei al suolo. La sera del 31 ottobre fu colpito e costretto a prendere terra. Riuscì fortunosamente a ritornare a Quinto. Il soldato Luigi Pilone scrisse una poesia su di lui definendolo «Audace clown dell'aria». Il 16 febbraio del 1919 partecipò ad una cerimonia in memoria di Francesco Baracca a Centocelle. Mentre compiva un'evoluzione precipitò su un altro aereo fermo sulla pista rimanendo ferito. Rientrò a Quinto dopo la convalescenza. Nell'aprile del 1921 fu trasferito al campo sperimentale di Montecelio dove rimase fino al 1926 e dove realizzò il primato di velocità su base triangolare. Nel 1926 a Norfolk vinse la «Coppa Schneider», la famosa gara di velocità per idrovolanti su circuito chiuso, ai comandi di un «Macchi 39». L'anno seguente riconquistò il primato di velocità con il «Macchi 52» ma mancò la coppa che, organizzata dall'Italia in quanto nazione detentrice, si disputava a Venezia. Fu costretto al ritiro a causa di un guasto quando stava per passare in testa. Nel 1928 da Tenente Colonnello della riserva fondò la «SITAR» (Società Incremento Turistico Aereo Roma) per la diffusione del turismo aereo e partecipò a varie manifestazioni acrobatiche. Durante una di queste ebbe una collisione in volo con il pilota collaudatore Lovadina e si salvò lanciandosi con il paracadute che aveva indossato per la prima volta. Abitualmente si dice non lo portasse per ragioni scaramantiche... Nel 1931 vinse il trofeo di acrobazia a Cleveland. Per la «Caproni», sempre nel 1931, realizzò i comandi riuniti su un «Ca 97» e ne continuò la presentazione e i collaudi fino al 1939, quando si occupò del primo aereo a reazione italiano il Caproni-Campini, realizzando nel 1941 il primo volo Milano-Roma con questo tipo di velivolo. Passata la bufera dell'8 settembre, e dopo la fine della guerra, De Bernardi continuò l'attività sportiva, di divulgazione aeronautica e creativa, collaborando con le industrie italiane e progettando un piccolo aereo popolare «l'Aeroscooter» che fu la sua ultima passione e su cui morì nel 1959, silenziosamente, dopo aver atterrato e spento il motore.*

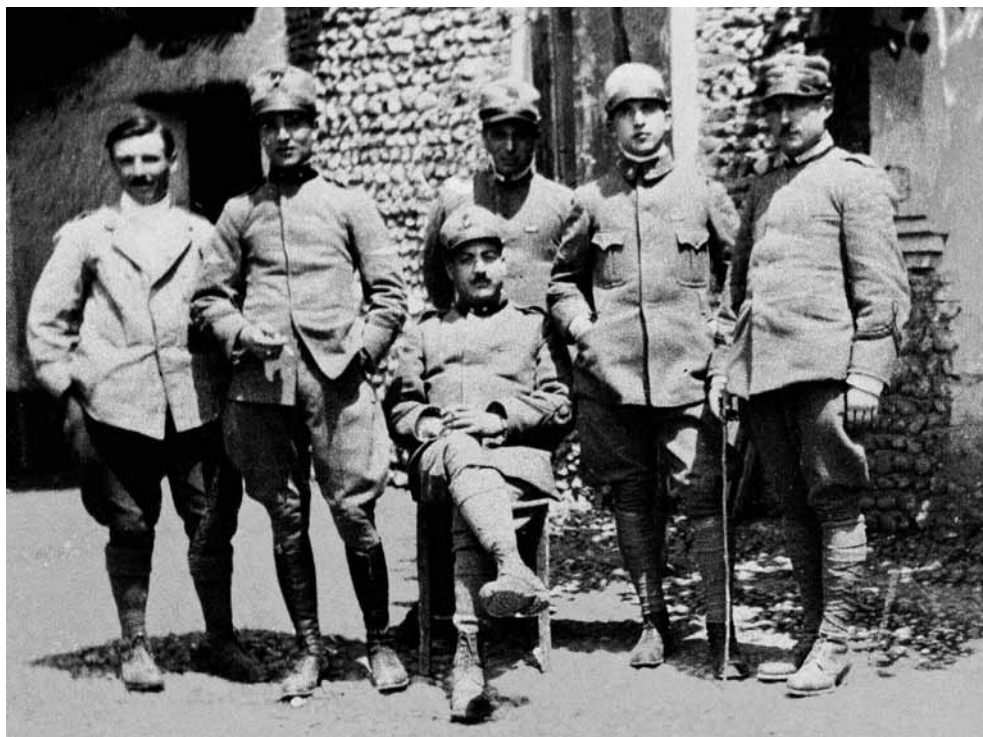
Mario Stoppani*, asso nato a Lovere (BG) nel 1895. Di umili origini si arruolò volontario direttamente nel «Battaglione Aviatori» e dopo un periodo alla «3ª Squadriglia» con i mediocri «Macchi Parasol», passò alla caccia, con la prestigiosa 76ª a Santa Maria la Longa. Ottenne la sua prima vittoria nel luglio del 1916 e alla fine di quell'anno aveva già raggiunto il rango di «asso» portando a sei i suoi successi in combattimento. Nel febbraio 1917 fu inviato all'«Ansaldo» presso il campo di Borzoli (GE) per collaudare un nuovo caccia progettato dalla DTAM. Stoppani seguì tutto lo sviluppo dell'aereo nelle varie versioni, dimostrando le capacità del mezzo con lunghi voli fino ad Udine ed a Roma. Finita la guerra continuò l'attività con l'azienda ligure, compiendo dimostrazioni in tutta Europa sino al 1922, quando passò alla direzione di una scuola di volo che guidò per tre anni. Lavorò poi con l'«Ambrosini» di Passignano sul Trasimeno e quindi con la «Società Italiana Servizi Aerei» (SISA) dei Cosulich di Trieste, che stava realizzando nuovi stabilimenti aeronautici a Monfalcone. Quì collaudò e portò per il mondo i famosi aerei «CANT» conquistando anche vari primati. Con il progettista Filippo Zappata nel secondo dopoguerra passò alla «Breda» che cercava di mantenere in attività i propri cantieri aeronautici, collaudando il più grande aereo di quel periodo il BZ308, un moderno velivolo da trasporto intercontinentale che avrebbe potuto rappresentare il futuro dell'aviazione. L'apparecchio, per il quale erano già giunti ordini anche dall'estero, non arrivò mai ad essere prodotto in serie. Le difficoltà di riconversione della «Breda» e gli interessi dell'industria aeronautica americana ne affondarono il progetto. La «Breda Aeronautica» chiuse i battenti e Stoppani passò prima alla «Nardi» dove a 57 anni collaudò il «FN333», un buon apparecchio anfibio, e poi alla «SIAI Marchetti» dove curò i voli di prova dei «C47» ricondizionati per le linee aeree che stavano allora nascendo. Il 13 settembre 1959 fece l'ultimo volo e il 20 morì improvvisamente.*

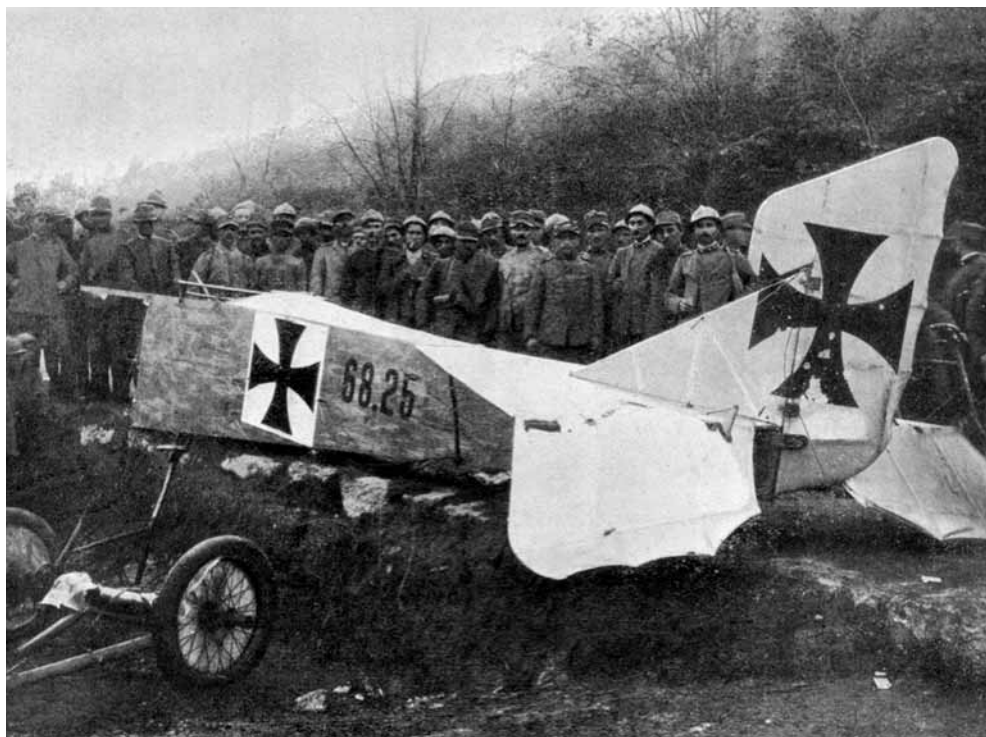
Il **27 Luglio 1916** Ranza e Savio decollati da Istrana abbatterono un *Albatross* vicino a Marter Valsugana, probabilmente colpendo l'osservatore austriaco a cui scivolò la macchina fotografica e le carte che caddero in territorio italiano. Gli aviatori avversari Alois Jezek e Georg Kenzian Edler Von Kenzianhausen furono feriti.

Il **primo agosto 1916**, una grossa formazione di 24 *Caproni* partiti da Aviano e Pordenone, con la scorta di alcuni idrovolanti, fu inviata su Fiume ad attaccare una fabbrica di siluri. I caccia asburgici si levarono naturalmente in volo per intercettare i velivoli italiani. Era con loro anche uno degli assi delle forze aeree imperiali, Gottfried Freiherr von Banfield, che a bordo del suo idrovolante *Lohner L16* abbatté ben 4 dei nostri velivoli. Tre giorni dopo vi fu la ritorsione austriaca, con un *raid* sulla stazione di Bassano. Venne centrato un convoglio che trasportava munizioni. Gli esisti furono disastrosi: 13 vagoni distrutti da continue esplosioni durate per ben tre ore e che fecero danni anche nell'area circostante. Il numero delle vittime fu per fortuna limitato e si registrarono un solo morto e alcuni feriti.

Il successivo **9 agosto** la guerra aerea proseguì con un nuovo, violento, attacco avversario su Venezia. Venne affondato il sommergibile inglese B10 e le bombe austriache danneggiarono un cotonificio e provocarono numerosi incendi con danni al patrimonio artistico. Lo stesso giorno 18 bombardieri *Caproni Ca3* attaccarono le stazioni di Prevacina e di Dornberg nell'attuale Slovenia.

Il **12 agosto** quindi, gli apparecchi austriaci tornarono a colpire installazioni militari italiane attaccando l'idroscalo dell'isola di Gorgo a Grado e la stazione dirigibili di Campalto dove venne distrutta l'aviorimessa con l'aeronave *P4* che si trovava ricoverata al suo interno. La reazione alleata non si fece attendere. Il giorno di Ferragosto 6 idrovolanti italiani e 2 francesi, scortati da 4 caccia transalpini, decollarono da Venezia facendo rotta verso Trieste con obiettivo l'idroscalo del capoluogo giuliano. Tutti riportarono danni a causa del fuoco contraereo. Inoltre in zona operava il Banfield, che proprio a Trieste era di base. Il pilota austriaco di origine scozzese attaccò due velivoli francesi *F.B.A*. abbattendoli entrambi. Alla *cloche* di uno degli aerei colpiti era il comandante della squadriglia, Jean Roulier che perse la vita in quell'azione.

Il **16 Agosto 1916** la *77ª Squadriglia* lasciò il campo di Istrana trasferendosi su quello di Cascina Farello, vicino ad Aquileia. Passò alle dipendenze della 3ª Armata sul basso Isonzo, dove con le sue azioni acquisirà grande notorietà. Dopo la disfatta di Caporetto, la formazione verrà trasferita a Marcon. Fra le sue file e in quelle della gemella *80ª Squadriglia* presteranno servizio nomi di primo piano delle nostre forze aeree. Il posto della *77ª* a Istrana fu preso dai piloti della *78ª squadriglia* che giunsero presso l'aviosuperficie trevigiana il 3 settembre. In precedenza avevano fatto base alla Comina ed erano equipaggiati con sette *Nieuport Ni11* e *un Nieuport 10*. La formazione cominciò ad operare il 9 settembre e agli inzi del 1917 il numero dei velivoli di cui

Personale di squadriglie da ricognizione di Istrana, probabilmente alla casa Danieli. Archivio Ballista.

Piloti di ricognitori sulla parte del campo di Fossalunga. Archivio Ballista.

Il «Brandemburg 68-25» abbattuto da Stoppani il 31 ottobre 1916.
SFEI.

Ranza su uno SPAD VII, come insegna aveva una civetta che poi cambiò
con la scala in ricordo dell'amico Sabelli caduto. Archivio Costa.

potrà disporre salirà a 13. Anche questa squadriglia si trovava alle dirette dipendenze del Comando Supremo. Alla sua guida era stato nominato il capitano Domenico Bolognesi che poteva fare affidamento sui piloti Bortolo Costantini (tenente originario di Vittorio Veneto), Giacomo Brenta e Francesco di Rudinì (sottotenenti), sui sergenti Vittorio Aquilino, Antonio Chiri e Teresio Marcellino e sui caporali Augusto Vola e Cesare Magistrini. Nel **gennaio 1917** della formazione entrò a far parte anche Guido Nardini. Tra settembre e la fine dell'anno il reparto effettuò numerose missioni di pattugliamento e di scorta ai bombardieri. I piloti ebbero modo di scontrarsi con gli austriaci in diverse occasioni mettendo sempre in fuga l'avversario. In queste operazioni Francesco di Rudinì si distinse in modo particolare tanto da meritarsi una medaglia di bronzo.

Il 1**3 settembre 1916**, dodici idrovolanti italiani colpirono Parenzo con successo. I velivoli erano scortati da quattro *Nieuport* francesi partiti dalla base del Lido di Venezia con ai comandi i piloti Chambarière, Bignon, Trouvé e Garros. Un idrovolante austriaco il *K163*, che si era levato in volo nel tentativo di sbarrare il passo ai velivoli incursori fu abbattuto da Chambarie. Il 31 ottobre un grave incidente colpiva la base idrovolanti di S.Andrea (VE), una bomba cadde dall'FBA n321 francese, persero la vita 15 francesi e 3 italiani oltre a 17 feriti.[88]

L'**11 novembre 1916** fu uno dei giorni più neri dell'intera guerra aerea sui cieli del Veneto. Si verificò infatti il più tragico bombardamento che abbia colpito una città italiana durante la Grande Guerra. Questa volta l'obiettivo degli aerei asburgici fu Padova. Non si trattò di un attacco particolarmente pesante o violento perché sulla città del Santo caddero solo 12 bombe. Quei pochi ordigni si rivelarono però sufficienti a provocare ben 93 morti e 20 feriti. Fu una strage di civili che ebbe enorme eco sulla stampa italiana e straniera, provocando sdegno unanime presso ambo le parti. Si chiese a gran voce di impedire che gli inermi potessero rimanere ancora vittime di simili massacri. In particolare l'8 dicembre il nuovo imperatore Carlo I ordinò la sospensione di questo tipo azioni contro gli obiettivi civili, a meno che queste non fossero giustificate da motivi particolari. Il Papa invitò anche l'Italia a fare altrettanto. Per un paio di mesi sembrò che le nazioni belligeranti venissero a più miti consigli. Il 28 marzo del 1917 il capo del governo italiano Paolo Boselli decise per la soluzione pacifista. Purtroppo fu subito smentito dalla Marina che proprio in quei giorni attaccò Trieste. Le azioni contro gli obiettivi civili ripresero esattamente come prima della strage di Padova.

Il **13 Gennaio 1917** alla *78ª Squadriglia* di Istrana fu affiancata la *79ª* di nuova formazione, appena costituitasi ad Arcade. La neonata formazione venne assegnata alla 2ª Armata per operare sugli Altipiani. Disponeva di *Nieuport 11* da 80 hp ed era agli ordini di Francesco Chimirri. Oltre al comandante vi prestavano servizio altri 9 piloti: i tenenti Cesare Bertoletti e Umberto Mazzini, il sottotenente Alberto Moresco, il maresciallo Giovanni Attili, i caporali Marziale Cerutti, Attilio Imolesi, Giovanni Nicelli e Antonio Reali e il soldato Vittorio Melloni.

88 www.albindenis.free.fr

Il **22 Gennaio 1917** cadde uno dei piloti di Istrana in forza alla *78ª squadriglia.* A perdere la vita in un tragico incidente fu il sergente Augusto Vola che morì per la rottura delle ali del suo *Nieuport*. Don Antonio Meggetto, parroco del paese di Pezzan, frazione di Istrana così annotò sul proprio diario: «Il 22 Gennaio cadeva col suo apparecchio e rimaneva sfracellato l'aviatore Augusto Vola di Torino... Cadeva in quel di Sala, ma tosto fu portato al campo d'aviazione, tutto sotto la Parrocchia di Pezzan (60 campi). Siccome gli aviatori frequentano Fossalunga e specie la casa canonica, si pensò che dovesse essere seppellito a Fossalunga con relativo funerale colà. Il cappellano andò in curia a prendere consiglio perché si dubitava che il morto fosse della setta valdese, come qualche tempo più tardi si seppe infatti che lo era. Intanto a Fossalunga si suonarono i segni da morto, si cavò la fossa. Ma che avvenne? Per trasportarlo a Fossalunga ci voleva il permesso prefettizio giacché si passa da un comune all'altro. Siamo sulla linea di divisione. Ma di qua è Istrana, di là Vedelago e il morto è in comune di Istrana. Il Prefetto risponde: sia seppellito a Pezzan dove si trova. Ad un'ora di notte un automobile si ferma dinanzi la mia porta "Arciprete, arciprete!" Caccio fuori la testa dal balcone della mia stanza. E' il Parroco di Fossalunga col capitano aviatore Bolognesi (comandante la squadriglia), nonché un sottotenente aviatore. Vengo giù. Dunque domani qui si farà il funerale perché... ecc... Ai loro ordini. Si fece sotto l'imperversare della neve una vera tormenta. E la fossa di Fossalunga? Sarebbe stato bene che quei di Fossalunga avessero seppellito il loro orgoglio. Non si curarono di Pezzan come non fosse esistito, ma lo trovarono poi tra le tenebre della notte. Se volevano il morto glielo avrei dato gratis, ma rispettiamo i diritti. Il funerale (bando grasso o magro) in territorio di dovere».[89]

Tra il **marzo** e **l'aprile del 1917** le forze aeree italiane affrontarono un nuovo riordino: furono costituiti i comandi d'aviazione a livello d'Armata, mentre le squadriglie fotografiche passarono alle dipendenze del Comando Supremo. Venne inoltre soppressa l'aviazione per l'artiglieria. Le squadriglie *78ª* e *79ª* furono inquadrate nel *X° Gruppo* ed ognuna di esse distaccò una sezione in Friuli per le operazioni sull'Isonzo. La *79ª* inoltre fu chiamata a distaccarne un'altra (la III°) a Padova per la difesa della città.

In **aprile** all'idroscalo di Sant'Andrea venne formata la *252ª Squadriglia*, con elementi provenienti dalla *2ª* della *Stazione Idrovolanti* di Venezia. La comandava Paolo Avogadro che aveva alle sue dipendenze personale dell'Esercito e della Marina. Alla nuova formazione fu affidato il compito di difendere la città. Le sue insegne erano delle strisce nere sulle code degli *FBA* che la equipaggiavno. Divenne per questo nota come la «squadriglia delle bande nere», nome che riecheggiava le antiche gesta di Giovanni de' Medici e della sua compagnia di ventura toscana.

89 Luigi Belvini, *Pezzan d'Istrana. Una comunita in cammino di fede e di umana convivenza*, Roncade, Grafiche Dipro, 1998

L'idroscalo sull'isola di Gorgo a Grado, dalla città Friulana nelle belle giornate si poteva vedere Trieste ed i suoi idrovolanti in volo. Archivio Costa.

La base dirigibili di Campalto fu attaccata il 12 agosto del 1916.
Foto da riferimento bibliografico 17.

A sinistra: Giovanni Riva davanti al suo caccia (Archivio Ballista). A destra: il comandante della 79ª Squadriglia il capitano Francesco Chimirri (Archivio Ballista).

Piloti della 78ª e 79ª squadriglia a Istrana.
Archivio Ballista.

Il **17 aprile 1917** il cielo grigio di una fredda e brutta giornata di maltempo fece da sfondo ad un nuovo attacco austriaco su Venezia. Il mare dinanzi alla città era grosso, quando alle 11 del mattino, una formazione composta da alcuni idrovolanti asburgici puntò sul capoluogo lagunare. A difesa della città si levarono in volo 12 aerei. Quattro erano *FBA* decollati da Sant'Andrea. Altri 4 *FBA* erano invece partiti da Grado mente gli ultimi 4 velivoli modello *Nieuport 17* si erano alzati da San Nicolò. Due degli idrovolanti provenienti da Sant'Andrea non poterono sparare. L'arma del primo si inceppò subito mentre il mitragliere del secondo, con le mani ormai quasi congelate, non era in condizioni di combattere. Facendo fuoco da lontano il pilota italiano Giulio Viner riuscì a centrare l'idrovolante austriaco il *K192*, costringendolo ad ammarare. Gli altri nostri apparecchi tornarono alle rispettive basi, mentre Viner che era stato a sua volta colpito dal fuoco dei velivoli incursori, fu anch'egli costretto ad ammarare. Toccò l'acqua presso la foce del Piave. Il pilota si fece trainare da un dragamine e non appena fu sorvolato da un *idro* francese gli fece segno di ammarare per farsi caricare a bordo e raggiungere l'aereo austriaco. Poco dopo però, in zona fecero la loro comparsa due unità navali dell'aquila bicipite. A quel punto Viner e il collega francese pensarono bene di rientrare. Nel frattempo, all'idroscalo di Sant'Andrea, qualcun altro aveva deciso di tentare il recupero dell'*idro* austriaco. Si trattava di Avogadro e Bonsembiante che giunsero in zona a bordo del loro *FBA.* Il mare però era molto agitato e quando l'aereo toccò le onde si capovolse. Gli italiani e gli austriaci a questo punto erano tutti e quattro in acqua a qualche centinaio di metri di distanza gli uni dagli altri. L'area fu raggiunta da un *FBA* francese, ma nel momento in cui il velivolo tentò di ammarare le forza delle onde era tale che esso ebbe un galleggiante strappato via. Il pilota riguadagnò prontamente il cielo tornando a Venezia. Il luogo venne quindi sorvolato anche da Agostino Brunetta a bordo di un *Macchi L3* che riuscì scendere e a imbarcare i quattro sventurati. Non fu però più in grado di decollare. Nel frattempo si era scatenato un nubifragio. Una pioggia violenta sferzava i cinque naufraghi. Ormai si erano fatte le quattro del pomeriggio quando una nave si avvicinò rispondendo alle segnalazioni dei nostri piloti. Purtroppo per loro si trattava di un'unità austriaca che li prese prigionieri. Nel corso del *raid* di quel giorno sulla città lagunare, altri due aerei furono abbattuti: il *K188* austriaco che, in missione di soccorso, stava cercando il *K192* e si scontrò con Minciotti e Zanetti, e un *FBA* francese che tentò di attaccare la nave che aveva catturato gli italiani.

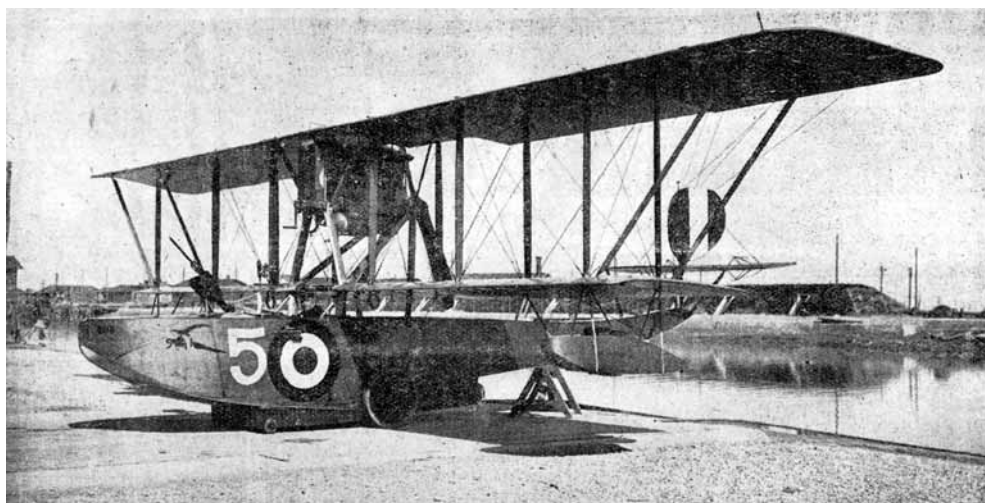
Sempre nel mese di **aprile del 1917** la *32ª squadriglia* era destinata alla aviosuperficie di **San Pietro in Gu** e, poco tempo dopo, presso lo stesso aeroporto venivano stanziate anche la *32ª* e parte dalla *26ª squadriglia*, tutte con compiti di ricognizione. Per questo campo passeranno anche la *IIª sezione SVA* ed a marzo del 1918 una sezione della *83ª squadriglia*. Questo reparto fu anomalo nella sua costituzione. Era stato creato con tre sezioni tutte inviate verso fronti diversi: una in Macedonia una a Belluno e la terza a Cavazzo Carnico. Fu quest'ultima a essere infine destinata a San Pietro in Gu. L'aeroporto era situato a ovest della rotabile che porta dal paese omonimo a Nove di Bassano, all'al-

tezza della strada che devia verso **Poianella**. Il campo era infatti identificato anche con questo nome, con particolare riferimento alla sua parte di nord-ovest. Il sedime infatti era diviso tra i due comuni e il confine era segnato dalla roggia Molino. Questo sito, e l'estensione confinante di **Casa Piazza**, furono anche sede del *66*th *Squadron* del RFC Inglese, che vi arrivò nel marzo del 1918, rimanendovi fino a fine conflitto. Il 5 aprile dello stesso anno il pilota britannico Henry Biorn Homan cadde sul campo e morì. E' sepolto nel cimitero di Montecchio Precalcino con altri commilitoni. Sul posto dell'incidente (presso l'attuale via Pini) esiste una stele che ricorda l'accaduto.

Tra gli obiettivi dei bombardieri austriaci già definiti all'inizio del conflitto, ci furono anche le chiuse e le idrovore del bacino del Po che, se distrutte, potevano dar luogo a vaste inondazioni in grado di creare seri problemi alla viabilità e all'economia Italiana. Così il **13 aprile del 1917** e poi il **3 giugno** dello stesso anno vennero attaccati gli impianti di sollevamento delle acque di Codigoro. La presenza di batterie antiaeree fece fortunatamente fallire entrambe le incursioni. Dopo l'attacco di aprile vennero ritrovati a terra dei confetti. Si temette che fossero avvelenati e dopo le analisi si scoprì che erano infetti. Se ingeriti però, avrebbero al massimo provocato problemi intestinali: una anticipazione della guerra batteriologica...

Alla ricognizione fu assegnato anche il compito di curare il collegamento e la comunicazione veloce fra i reparti di fanteria ed i comandi. Vennero svolti diversi esperimenti in questo senso ricorrendo al vecchio sistema di segnalazione con teli e fumate. Da terra la fanteria «trasmetteva» con stoffe che avevano un lato rosso (per la neve) ed uno bianco. Dall'aereo invece, l'equipaggio confermava con l'emissione di fumo l'avvenuta ricezione del messaggio che poi veniva scritto e recapitato al destinatario dopo essere stato sistemato all'interno di un tubo e lanciato dal velivolo.

Nel **maggio del 1917** la *50a Squadriglia* su *Farman Colombo*, cominciava ad operare sul nuovo campo di **Trissino**. Al reparto era in forza anche Amedeo Mecozzi che poi ritroveremo alla *78a Squadriglia.* Il campo che sino alla fine di luglio ospitò solo la *50a*, era sistemato sulla riva destra dell'Agno a fianco del paese e sovrastato dalla villa Marzotto. Rimarrà in quella posizione anche dopo il conflitto, sino agli anni '60 per esse-

Visita parenti a Istrana. La presenza dei civili diventò più frequente nel 1918. Archivio Ballista.

Lo «FBA» di Viner che partecipò alla movimentata operazione del 17 aprile 1917. Foto da riferimento bibliografico 96.

re poi ricostruito sulla riva opposta alla Colombara. A primi del mese entrò in attività anche un altro campo a **Santa Giustina**. Prima della ritirata di Caporetto ospitò le squadriglie *35ª* e *117ª*. La prima però tornò subito a Belluno perché il campo non era ancora completato. L'installazione era posizionata sul lato destro della strada tra il paese di Santa Giustina e il ponte sul Cordevole in direzione Belluno. Il campo era stato realizzato tra la rotabile e la ferrovia, nel punto esatto da cui ora si stacca la strada per Meano. Con l'arrivo degli imperiali l'aeroporto di Santa Giustina divenne base delle *Flik 11D*, *14D*, *30J*, *60J, 65D*, *70D* e per due mesi anche della *Flik 101G* da bombardamento.

A **giugno del 1917** risultava in attività anche il campo di **Casoni di Mussolente** che era stato ricavato in un'ampia zona agricola a sud-est dell'abitato ed tra la strada che conduce verso ca' Rainati (lato sud), l'attuale via Aeroporto - chiamata allora «strada Nuova» (lato est) e Villa Bergamo, conosciuta a quell'epoca come Villa Barbieri. Il campo aveva una larghezza di 400 m. Era una base organica è molto usata per la vicinanza con il monte Grappa. Qui ebbero sede le squadriglie: *26ª bis* (conosciuta per avere come insegna un fumetto allora in voga e il motto «come ti erudisco il pupo»), *22ª*, *24ª*, *36ª*, *62ª*, *113ª*, *114ª*, *132ª* e *133ª*. I reparti che però più segnarono la storia di questo aeroporto furono la coppia di squadriglie *76ª* e *81ª*, che seppero battersi ottenendo risultati anche migliori di altri reparti più noti.

Il **19 Maggio 1917**, la *24ª Flik* di Pergine eseguì un'incursione sulla pianura veneta per rilevare degli spostamenti truppe in concomitanza con l'offensiva sull'Isonzo. Non si trattò di una ricognizione fotografica. Una pattuglia di *Brandenburg* decollò alle 6.30, e dopo aver sorvolato gli altipiani arrivò su Treviso. Quindi i velivoli ritornarono verso la base di partenza percorrendo tutti una rotta diversa. Uno seguì la direttrice Vittorio-Belluno. Un'altro puntò su Vicenza e il terzo si diresse alla volta di Bassano. Quest'ultimo, l'*Albatros (Brandenburg 29.70)* con a bordo il sottenente osservatore Kurt Freiherr von Fiedler e il sergente pilota Lambar Rudolf, nel tratto Montebelluna-Bassano fu intercettato dal *Nieuport* del capitano Bolognesi della *78ª Squadriglia*. Nel combattimento che ne seguì von Fiedler fu colpito mortalmente sul cielo di Feltre. Il serbatoio del velivolo austriaco risultò perforato, l'*Albatros* venne costretto all'atterraggio vicino a Lentiai, nella zona di Cesio-Busche. L'ufficiale osservatore fu sepolto a Feltre. Per questa azione la *78ª* ricevette le congratulazioni dal comune di Treviso.

A **metà del 1917** furono introdotti nelle squadriglie gli *SP2*, i *SAML* ed i *Caudron G4* bimotori per le zone montane, questi ultimi nella misura di una sezione (3 aerei) per reparto. La *48ª squadriglia* di Belluno ne fu invece interamente equipaggiata.

Hansa Brandemburg C-I

Fu il biposto standard tuttofare dell'aeronautica austriaca. Era il modello base su cui le Fligerkompanie potevano contare. Quando nel 1916 furono formate anche squadriglie specifiche da caccia, questo velivolo rimase in uso solo per la ricognizione ed il bombardamento. Fu anche il primo aereo abbattuto da un caccia Italiano. A produrre l'apparecchio, sviluppato dal famoso progettista Ernst Heinkel fu la tedesca Hansa-Brandemburg che prima della guerra era stata acquisita dal finanziere triestino Camillo Castiglioni. Heinkel diede vita a una macchina versatile, robusta e anche più veloce dei caccia di quell'epoca. Per tutta la durata della guerra il Brandemburg si dimostrò un ottimo e affidabile aereo. Una immagine del C-I è a pag. 116, le prestazioni sono invece riportate nell'Allegato 1.

L'Ortigara

Dopo poco più di un anno dalla «Strafexpedition» austriaca, Luigi Cadorna decise un'azione energica sul settore degli Altipiani in modo da ridurre la pressione austriaca sull'Isonzo. Natale Palli della *48ª squadriglia* fu incaricato di svolgere una missione di ricognizione sopra le retrovie avversarie. A bordo del suo *Caudron G4* decollò da Belluno e dopo un lungo volo tra le Dolomiti atterrò a Castenedolo (BS). Le operazioni di allestimento dell'imminente attacco non erano sfuggite agli austriaci e il 9 Giugno del 1917 i 20 battaglioni italiani lanciati all'assalto sulla desolata pietraia dell'Ortigara trovarono l'avversario pronto ad attenderli. Alle operazioni parteciparono anche le squadriglie *78ª* e *79ª* (di recente costituzione) entrambe basate sul campo di Istrana e *117ª* che invece operava dal campo di Fossalunga. Fu inoltre impegnata una sezione della *91ª squadriglia* appena entrata in attività in Friuli. Dal 6 giugno quella che era destinata a diventare famosa come la «Squadriglia degli Assi», comandata da Francesco Baracca, si insediò a Istrana. Arrivarono 7 aerei ed 11 piloti, tra cui Fulco Ruffo di Calabria, Luigi Olivari, Goffredo Gorini, Ferruccio Ranza e Giovanni Sabelli. Tre aviatori rimasero a Udine a disposizione di Pier Ruggero Piccio e Guido Tacchini. La formazione rientrò ad Udine il successivo 4 Luglio con 13 vittorie in circa 100 missioni all'attivo. La battaglia dell'Ortigara si protrasse con diverse situazioni alterne dal 9 al 25 giugno e ci costò circa 32000 morti. Uno sperpero enorme di vite, materiali ed energie che si risolse con un nulla di fatto.

Da sinistra: Luigi Olivari, Luigi Bresciani e Giannino Ancillotto

I gregari di Baracca, Fulco Ruffo di Calabria e Ferruccio Ranza

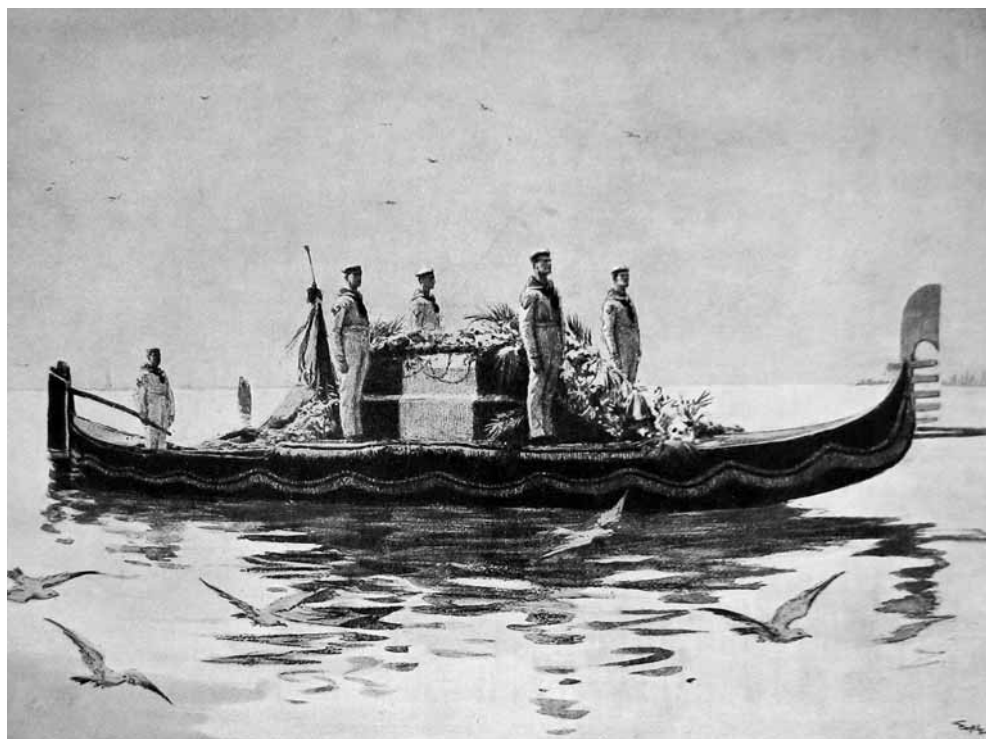
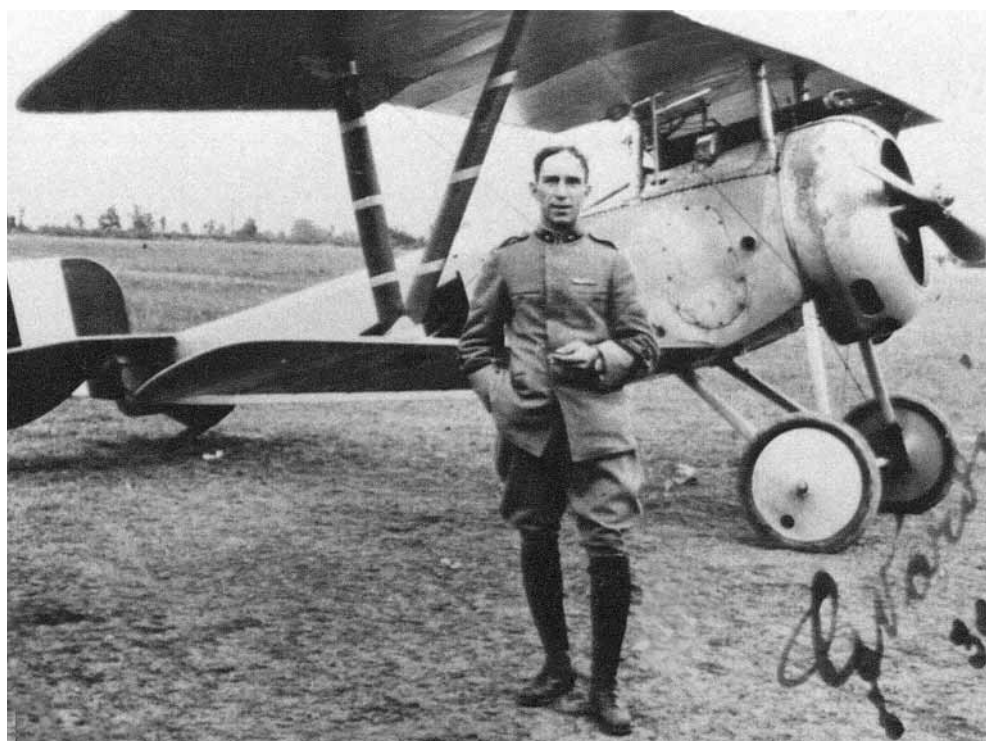
La 91ª squadriglia fu allestita mettendo insieme i maggiori assi dagli altri reparti. Il gotha della formazione era composto da Fulco Ruffo di Calabria, Ferruccio Ranza, Francesco Baracca e Pier Ruggero Piccio. Quest'ultimo però non faceva ufficialmente parte dell'organico, ma amava volare lo stesso con i suoi amici.

***Fulco Ruffo di Calabria** era un nobile napoletano e aveva già 31 anni allo scoppio del conflitto. Era stato un volontario in cavalleria e aveva lavorato per un certo periodo in Africa. Dopo essere stato richiamato venne assegnato all'aviazione sui ricognitori. Nel 1916 passò alla caccia venendo aggregato alla 70ª squadriglia dove volava Baracca. Ruffo si fregiava di un'insegna piratesca e, alla fine dell'anno, aveva già accumulato due vittorie raggiungendo il rango di «asso» nel maggio dell'anno dopo. Ruffo aveva un carattere riservato, un fisico asciutto e un portamento che tradiva le sue origini nobili. Seguì Baracca alla nuova 91ª transitando sugli SPAD. Durante la permanenza a Istrana nel giugno del 1917, ebbe tre vittorie di cui due su due aerei della Flik 21, impegnati in missione di protezione del campo di Pergine dov'era in visita il Kaiser. Dopo altre quattro vittorie fu costretto in agosto ad un periodo di riposo per esaurimento nervoso. Ritornato in servizio all'epoca del disastro di Caporetto, aggiunse altre vittorie al proprio carniere ed a dicembre assieme a Baracca e Piccio fu inviato a Torino per valutare i nuovi caccia. Dopo un'altra licenza fece ritorno a Quinto nel maggio del 1918. Ottenne altre due vittorie che furono le ultime della sua carriera di pilota. In giugno, alla morte di Francesco Baracca, assunse il comando del reparto sino a fine settembre, quando passò al comando del XVII gruppo. Prese parte alla battaglia di Vittorio Veneto e, anche se abbattuto, riuscì a sfuggire alla cattura. Finito il conflitto con 20 successi all'attivo, dopo una incerta carriera militare, nel 1925 fu posto in aspettativa. Si ritirò allora nella sua tenuta in provincia di Frosinone, occupandosi di politica e opponendosi al regime fascista dal quale verrà perseguitato. Dopo l'8 settembre aiuterà la resistenza e gli alleati. Morì nel 1946 e tredici anni dopo la figlia Paola sposò Alberto di Liegi diventando poi la regina del Belgio.*

***Ferruccio Ranza** era un piacentino di Fiorenzuola d'Arda classe 1892. Allo scoppio del conflitto entrò subito nel «Battaglione Aviatori», dimostrando le sue qualità eccellenti di pilota. Solo nel 1916 transitò alla caccia con la nuova 77ª a Istrana. Arrivò alla 91ª alla sua costituzione nel maggio del 1917. Con la battaglia dell'Ortigara diventò «asso» raggiungendo le 5 fatidiche vittorie che consentivano al pilota di fregiarsi di questo titolo. Era un uomo di corporatura robusta ma di carattere sensibile anche se spigoloso. Il 24 giugno fu lui a trovare assieme al giornalista Raffaele Garinei del «Secolo» di Milano e al tenente Franco Osnago, che gli era stato gregario nell'ultimo volo, i resti di Francesco Baracca. Ranza assunse il comando della 91ª dopo Ruffo e con la battaglia finale arrivò alle 24 vittorie di cui però solo 17 ufficialmente riconosciute. Mantenne il comando della «Squadriglia Baracca» fino al 1919. In seguito partecipò al raid Roma-Tokio ritirandosi per incidente a Calcutta. Ricoprì poi vari incarichi nella Regia Aeronautica, fino a raggiungerne il comando. L'8 settembre era a Bari dove partecipò alla difesa delle infrastrutture aeroportuali fino all'arrivo degli alleati. Fu tra coloro che riuscirono a convincerli ad impiegare il resto dei reparti italiani nella guerra di liberazione. Lasciato il servizio attivo nel 1945, trascorse la quiescenza serenamente. Si spense a Bologna nel 1973.*

Il **27 Giugno 1917** accade una tragedia che coinvolse due civili. Gugliemo Fornagiari della *78ª squadriglia* per una *panne* al motore del suo *Ni 1664* dovette prender terra a Fossalunga. Riparato il guasto, al momento del decollo vide improvvisamente una donna e dei bambini che attraversavano il campo. Per evitarli il pilota decollò troppo presto, entrò in stallo e cadde su una vigna, uccidendo due ragazzi che si erano nascosti per guardare gli aeroplani. I funerali di Attilio Callegari di 9 anni e mezzo e dell'amico Silvio Laner di 15 e mezzo, si svolsero a Fossalunga il 28 giugno, celebrati da Don Antonio Pavan. In un clima di grande tristezza i genitori Marco Callegari, Carolina Lupi, Giacomo Laner e Amabile Volpato, diedero sepoltura ai due bambini nella stessa tomba, uniti anche dopo la morte.

Il «Brandemburg 29-70» di von Fiedler e Rudolf atterrati a Lentiai il 19 maggio 1917.
Archivio Ballista.

Un «Nieuport Ni 17» "galleggia" sfiorando il campo.
Foto da riferimento bibliografico 43.

Funerale a Venezia di un aviatore Francese.
Immagine tratta da: «Illustrazione Italiana».

Guido Nardini dopo la Battaglia dell'Ortigara quando atterrò due aerei Austriaci.
Foto da riferimento bibliografico 96.

Verso la **fine di giugno del 1917** la squadriglia francese di idrovolanti di Venezia fu sciolta ed i piloti tornarono in patria. Con l'ultima formazione costituita, la *259ª*, i reparti di idrovolanti Italiani avevano infatti raggiunto una sufficiente consistenza. Secondo la regola in base alla quale i reparti francesi d'oltremare dovevano avere una numerazione superiore al 500, la squadriglia di *Nieuport N 392* che faceva base a San Nicolò diventò la *N 561*.

Il pomeriggio del **25 giugno 1917** un *FBA* italiano della *252ª squadriglia* decollò da Venezia. A bordo, oltre al pilota era imbarcato anche il tenente francese Marcel Zuber, della *Escadrille N 392* del Lido. La sua presenza sul velivolo era stata autorizzata dal tenente di vascello Giovanni Roberti di Castelvero, che comandava la *Stazione Idrovolanti* della città lagunare. Zuber si trovava sull'apparecchio pilotato dal capo Daniele Minciotti per osservare le tecniche usate dagli idrocaccia austriaci. Al rientro dalla missione, quando il velivolo stava per ammarare, cadde improvvisamente al centro del canale, Minciotti si salvò ma l'ufficiale francese morì tre giorni dopo. Il 30 giugno, durante la notte, gli idrovolanti della stazione «Miraglia» di Sant'Andrea sferrarono il più corposo attacco di tutta la guerra su Trieste con 15 aeroplani. Al ritorno però i piloti furono colti da una tempesta che li obbligò ad ammaraggi forzati.

A **fine luglio** la *31ª squadriglia* equipaggiata con gli *SP* arrivò sul campo di **Castelgomberto**. Oltre a questo reparto l'aviosuperficie ospiterà anche le squadriglie *121ª* e *135ª* da ricognizione e la *71ª Squadriglia* da caccia. Il campo era stato realizzato un po' più a nord di Trissino e ad est dell'Agno, presso la *Villa Porto*, a cavallo del Rio Onte.

Il **18 di luglio** Cesare Nardini e Guido Magistrini della *78ª* abbatterono su Asiago un aereo e ne recuperarono gli strumenti, ma furono rimproverati per il loro comportamento. Un mese dopo la squadriglia lasciò Istrana spostandosi sul campo di Borgnano (Cormons) per la grande offensiva sull'Isonzo. Durante quell'estate iniziarono anche le consegne dei primi *Hanriot* di costruzione *Macchi*. Il 22 Luglio la *201ª Squadriglia* dotata di *Caproni Ca3*, dopo la sua formazione a Ghedi raggiunse Marcon nel veneziano. Il nuovo reparto richiesto dalla Marina, aveva il compito di pattugliare la costa istriana, annotando il traffico navale che arriva e partiva dai porti austriaci. Il servizio prevedeva pattugliamenti con turni di due ore durante la giornata.

Il 2**8 luglio 1917** furono bombardate le miniere di Idria, da dove si estraeva il cinabro da cui si ricava il mercurio necessario a produrre il *fulminato di mercurio* impiegato nella fabbricazione degli inneschi per gli ordigni.

I nuovi caccia: lo Spad VII e XIII e l'Hanriot Hd 1

Nel 1916 l'ingegner Pierre Dupont progettò per l'«Hanriot» un agile velivolo, l'«HD 1». Gli interessi dei francesi erano però a quell'epoca concentrati sui «Nieuport» e su altri modelli. Acadde così che l'aereo non fu addottato dalle forze transalpine e fu offerto all'estero. Il Belgio ne acquistò 125, preferendolo addirittura al «Camel» britannico. In Italia la «Macchi» acquisì la licenza di produzione e ne realizzò 1700. Il velivolo con le squadriglie Italiane dimostrò le sue ottime caratteristiche. Decollava in pochissimo spazio, era robusto e maneggevole. Le uniche manchevolezze che si fecero sentire solo più tardi, furono la scarsa potenza e il fatto di essere armato con una sola mitragliatrice. La sua vita operativa superò di molto la guerra e ispirò anche altri aerei da addestramento degli anni '30. Nel 1926 erano ancora 6 le squadriglie della Regia Aeronautica, che volavano su questa ottima macchina.

Lo SPAD deve il suo successo a Luis Bleriot che rilevò l'azienda di Armand Deperdussin, la «Société Provisoire des Aéroplanes Deperdussin (SPAD) ormai sull'orlo del fallimento. Il progettista Louis Bécherau stava lavorando al progetto di un caccia semplice con ali non decalate e profili sottili e poco curvati. Il velivolo fu realizzato con una struttura alare robusta che divenne la sua dote migliore. Per il propulsore Bécherau puntò su un motore a V scartando i motori rotativi che avevano raggiunto il massimo delle possibilità ed erano penalizzati da problemi di vibrazioni e da coppie giroscopiche inaccettabili. Il progettista spinse così l'ingegner Marc Birkigt della Hispano-Suiza a sviluppare e a produrre un motore adatto. L'Italia adottò il caccia nella versione «VII» con una mitragliatrice singola e poi passò alla versione «XIII» con due armi sincronizzate. Fu realizzata anche una versione con un cannoncino tra la V dei cilindri e passante nel mozzo dell'elica, che però non ebbe il successo sperato. I piloti Italiani storpiarono il nome «Spad» ribattezzando l'aereo «Spada». Il velivolo equipaggiò le squadriglie 91ª, 71ª, 77ª e poi fu fornito in pochi esemplari anche ad altri reparti. Verso la fine della guerra era ormai quasi superato, ma continuò a mietere successi rimanendo in servizio ancora molti anni.

Le prestazioni dei due modelli di velivoli sono riportate nell'allegato 1 (Immagini: SPAD a p. 30, Hanriot a p. 158)

Con gli inizi di **agosto del 1917** cominciò una serie di bombardamenti continui su Pola, secondo le insistenti richieste di D'Annunzio, che era convinto che in questa maniera si sarebbero potute mettere in ginocchio l'Aviazione e la Marina austriache. Il primo attacco fu portato il 2 agosto da una formazione di 36 velivoli *Caproni Ca.3. Raid* di tal dimensioni anticiparono in modo esemplare ciò che sarebbe poi accaduto nel secondo conflitto mondiale. Le azioni martellanti dureranno fino ad ottobre. L'8 agosto lo stesso D'Annunzio partecipò ad una incursione e la sera precedente, al momento del brindisi augurale, sostituì il barbaro «Hippy hurrà» con il nuovo «Eja Eja Alalà».

Nell'**agosto del 1917** la Marina progettò due diversi sbarchi, uno a Duino e uno a Sistiana. Fu predisposto un reparto d'attacco chiamato «Apollonia», ma l'incursione fu rinviata più volte e quindi il, 7 settembre, venne annullata per l'indisponibilità di truppe da impiegare. L'operazione era inserita nella undicesima battaglia dell'Isonzo (18 agosto -16 settembre), con obiettivo la conquista dell'Hermada. Durante la preparazione, un *monitore*[90] sparò alcuni colpi da 381 verso Trieste centrando una galleria che era piena di civili. Vi furono 7 morti. Il fatto diede luogo a una protesta ufficiale in quanto Trieste era stata dichiarata «città aperta» e quindi libera da installazioni militari.

90 Il *monitore* era una speciale nave corazzata, adatta azioni nei fiumi o contro costa, ma assolutamente non idonea come unità di squadra.

Il Cap. Capuzzo su un Hanriot a Malpensa a guerra conclusa.
Archivio Ballista.

D'Annunzio di fronte alla residenza ad Aquileia («Illustrazione Italiana»). Il «Vate», Pagliano, Gori e Pratesi in occasione dell'incursione su Pola del 3 agosto 1917. Foto da: «Illustrazione Italiana».

Il "mulo" dell'Aviazione Asburgica, il «Brandemburg C-I».
SFEI.

Il recupero a Venezia di un «Lohner» distrutto.
Archivio «Museo Ancillotto» - Treviso.

Il **primo settembre 1917**, Arturo Dell'Oro della IIª sezione dell'*83ª squadriglia* di Belluno, era in volo vicino allo Schiara. Intercettato un *Brandemburg* proveniente dalla base di Pergine, iniziò l'attacco. A questo punto sembra che l'arma del pilota italiano si sia inceppata e che Dall'Oro abbia tentato di gettarsi contro il velivolo avversario provando forse a colpirlo con il suo carrello. L'azzardata manovra non riuscì e tutto si concluse tragicamente con un impatto tra i due velivoli che si incastrarono. Entrambi gli aviatori caddero insieme sul monte Pelf perdendo la vita. Arturo Dall'Oro, di famiglia Piemontese ma nato in Cile dove il padre era emigrato, ottenne la medaglia d'oro al valor militare. Alla sua memoria sono dedicati l'aeroporto di Belluno e quello militare di San Giusto a Pisa.

Nel febbraio del 1918, D'Annunzio sarebbe stato tra i protagonisti della «beffa di Buccari»[91], impresa che poi contribuì a magnificare con la sua arte. Il grande poeta però, aveva in precedenza ideato un'altra ardita azione se possibile ancora più rischiosa. Si trattava di un'incursione aerea su Cattaro. Il bombardamento fu effettuato dal cosiddetto «Distaccamento AR» così chiamato in onore del suo comandante, maggiore Armando Armani. Il gruppo, che era stato costituito a Taliedo, colpì l'obiettivo con 14 velivoli suddivisi in due squadriglie. Una era guidata da Armani, l'altra dal capitano D'Annunzio che, pur essendo stato appena promosso maggiore, non aveva ancora voluto mettere sulla manica i relativi gradi. L'operazione comportava grossi rischi, soprattutto a causa della grande distanza da compiere per raggiungere l'obiettivo: 400 chilometri di mare aperto che dovevano essere percorsi di notte, orientandosi solo con le bussole e le stelle. Gli equipaggi che vi presero parte sarebbero stati ricordati come i «Corsari di Puglia». I 15 trimotori destinati all'azione, decollarono da Taliedo il **24 settembre** del **1917** e, dopo uno scalo a Roma, presero terra a Gioia del Colle il 25. L'attacco fu rimandato di alcuni giorni per il ritardo nell'arrivo del munizionamento di caduta e per il maltempo. A bordo c'era anche il corrispondente del *Corriere della Sera* Guelfo Civinini che era riuscito ad imbarcarsi con una scusa. La sera prima della partenza così aveva detto D'Annunzio agli equipaggi: *«*[...] ma giova ricordare che anche nelle bocche di Cattaro, anche in quel munito labirinto marino, come tutta la costa dalmatica, respira pur sempre la grandezza della Dominante. Alla caduta della Repubblica i cittadini di Perasto celarono il gonfalone Veneto sotto l'altar maggiore del Duomo, consacrandolo alle rivendicazioni future, in cui pur credeva la loro fede dolorosa. E' certo che nella notte di vittoria, il segno dissepolto del leone alato, voi lo sentirete riagitarsi al rombo delle vostre ali».[92] I 15 *Caproni* impegnati nell'azione lasciarono la base di partenza pochi minuti prima delle 23.00 del **4 ottobre**. Una piccola folla di paesani, presentendo ciò che stava per accadere, si

91 L'azione si svolse nella notte tra il 10 e l'11 febbraio 1918 nella baia di Buccari. Tre *MAS* (Motoscafo Anti Sommergibile) riuscirono a penetrare per oltre 80 chilometri dentro le difese costiere austroungariche fino alla baia omonima, dove lanciarono sei siluri contro alcune navi avversarie. Solo uno dei siluri evitò le reti di protezione ed esplose ma l'effetto propagandistico ottenuto fu grande.
92 Armando Armani, *Ex alto ad signum*, Roma, Tipografia di Stato, 1925.

era riunita nei pressi dell'aeroparto per salutare gli aviatori in partenza. Decollò un aereo ogni 4 minuti. Dei 14 partiti, 12 raggiunsero l'obiettivo sganciandovi tre tonnellate e mezzo di granate-mina. Furono centrati sommergibili e siluranti ancorati nelle Bocche di Cattaro. I bombardieri italiani riuscirono tutti a sfuggire al violento ma poco efficace fuoco antiaereo avversario. La missione durò in media quattro ore. Ciò che accade in quell'epica giornata fu raccontato da D'Annunzio nel suo scritto *Il fegato e l'avvoltoio*, utilizzando materiale che il poeta aveva appuntato sui piccoli fogli di due taccuini durante il volo. Dell'impresa resta anche la cronaca che Guelfo Civinini pubblicò sulle pagine del *Corriere.* Gli apparecchi fecero ritorno a Gioia la mattina del 5 ottobre. Solo quello pilotato dal tenente Pallavicino dovette prendere terra al Gargano per mancanza di carburante.

Hansa Brandemburg Kd I

Progettato da Ernst Heinkel nei primi mesi del 1916, fu la risposta all'esigenza di un caccia monoposto per difendere i ricognitori e i bombardieri nelle loro missioni. La sua caratteristica era la tipica disposizione dei montanti a X, che lo fece soprannominare «spinne» (ragno). Dimostrò però anche tutti i suoi limiti: la scarsa stabilità innanzitutto e la sola mitragliatrice non sincronizzata sopra l'ala. Fu sostituito poi dal «Berg D I». Le prestazioni del «KD I» sono riportate nell'allegato 1

Sul **finire del settembre 1917**, la *252ª Squadriglia* di Sant'Andrea, era al comando di Umberto Magaldi. Al reparto giunse il guardiamarina Alberto Briganti, che avrà una avventurosa e lunga carriera aeronautica. Si era arruolato nel 1916 come allievo guardiamarina di complemento in ferma triennale. Prestò servizio alle Stazioni di Idrovolanti di Venezia, Ancona e Porto Corsini segnalandosi per la sua audacia. Guadagnò due medaglie di bronzo al valor militare. Finita la guerra prese parte alla missione di Fiume come pilota di idrovolanti nella Milizia Legionaria. Nel 1921, con il grado di sottotenente di vascello, passò al servizio attivo permanente. Nel 1942 fu comandante dell'aviazione per la Marina. Dopo l'8 settembre, venne catturato dai tedeschi per il suo rifiuto di collaborare. Scampò a ben due fucilazioni confondendosi fra i cadaveri degli altri fucilati. Al termine del conflitto ebbe l'incarico di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica aggiunto e poi di Sottocapo di Stato Maggiore dell'arma. Nel novembre del 1947 venne nominato Segretario Generale per l'Aeronautica. Fu anche presidente del Consiglio Superiore delle Forze Armate e quindi Direttore Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo. È morto a Roma il 2 luglio 1997. E' stato autore di un volume biografico dal titolo «Oltre le nubi il sereno. L'uomo che visse tre volte».

Sempre in settembre vennero allestite tre sezioni da ostruzione con palloni per difendere la città di Venezia, completando così la barriera protettiva che prima era soltanto parziale. Le ostruzioni con aerostati, che erano state usate anche a Grado, saranno poi adottate a Brindisi, Taranto, Ancona e Ferrara.

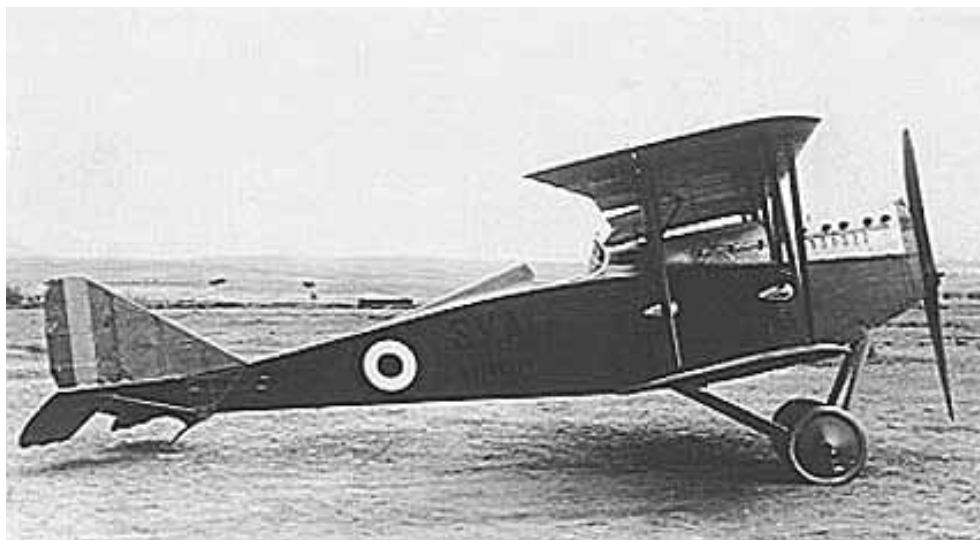
Alla fine del mese , il giorno **29 settembre 1917**, a Venezia, un *Caproni* della *201ª Squadriglia* per la Marina eseguì con successo un esperimento di lancio di siluro davanti ad una commissione presieduta dall'ammiraglio Luigi Cito. La prova diede esito positivo. Sembrava quindi che fossero stati risolti i problemi di integrità e di assetto derivanti dall'impatto di un siluro con l'acqua. Venne quindi rapidamente organizzato un attacco alle corazzate alla fonda presso la base navale austroungarica di Pola. Una formazione di *Caproni* doveva effettuare uno spezzonamento leggero in quota per attirare su di sé le fotoelettriche mentre un altro *Caproni* con a bordo un siluro da 700 kg penetrava a bassa quota. L'equipaggio del bombardiere era composto da Luigi Ridolfi, Ernesto Pacchirotti, Daniele Minciotti e Arturo Zavatti. Nella notte del 2 ottobre 1917 il *Caproni* della *201ª squadriglia* di Marcon giungeva dunque prossimo al lancio su Pola, ma le fotoelettriche non rischiaravano il cielo. Erano spente e c'era solo un fascio luminoso, bianco e spettrale, che spazzolava a livello del mare. L'inganno non era riuscito. Sotto il fuoco dell'artiglieria il bombardiere si avvicinò il più possibile al suo obiettivo ma sganciò troppo alto. Il siluro impattò male danneggiandosi. L'azione diversiva degli altri *Caproni* che dovevano eseguire il lancio di spezzoni in quota era avvenuta troppo in anticipo e gli austriaci, realizzando che si trattava di un diversivo, si erano preparati ad un attacco dal mare. Fallita l'incursione fu deciso di non ritentare azioni con aerosiluranti.

Il 1917 si avviava al termine e già prima del rovinoso episodio di Caporetto si erano verificate difficoltà negli approvvigionamento del materiale necessario a rimpiazzare le perdite. A causa i ritardi era soprattutto la burocrazia e gli effetti deleteri di tale situazione si fecero sentire in particolare nel settore bombardamento. La *Caproni*, per opera del suo fondatore, aveva avviato una complessa ristrutturazione aziendale ma nonostante questo, inesplicabili grovigli amministrativi e una giungla di carte e di procedure macchinose faceva comunque andare a rilento le consegne. Già a metà del 1917 Gianni Caproni aveva apportato sensibili miglioramenti al suo *Ca3*, dando vita al *Ca5,* una macchina da 600 cv. che incrementava sensibilmente le capacità di carico della versione precedente. Di pari passo con l'evoluzione tecnica dei suoi velivoli, l'ingegnere studiava anche una nuova filosofia di impiego dei bombardieri che avrebbero dovuto essere impiegati in operazioni più massicce. Il piano fu sottoposto alle autorità italiane, ma non produsse un risposta immediata. Caproni allora si rivolse direttamente al primo ministro francese Georges Clemenceau. La produzione della sua ultima creatura infatti avrebbe dovuto vedere coinvolte anche le forze dell'Intesa. Ciò che l'industriale italiano immaginava era una azione congiunta di tutti gli alleati, per bombardare le unità produttive di esplosivo delle forze austrotedesche. Egli calcolava che in tre mesi di operazioni continue sarebbe stato possibile ridurre al lumicino il grosso della fabbricazione di armi in campo avversario. Il suo programma prevedeva 5 punti. Si sarebbero innanzitutto dovuti formare un consistente numero di piloti da bombardamento. Nel frattempo le fabbriche dell'Intesa dovevano iniziare la costruzione dei *Ca5* in Italia, Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti con diverse motorizzazioni. Il passo successivo era l'allestimento delle basi di

partenza dei bombardieri in Francia ed Italia. L'inizio delle operazioni era stato fissato dal piano di Caproni per il gennaio del 1918. L'ingegnere stimava che gli alleati avrebbero subito perdite comprese tra il 50 e il 60% del totale dei velivoli impegnati, anche con atterraggi d'emergenza in zona nemica. Ciò che Caproni proponeva fu accettato dai vertici militari dell'Intesa e venne deciso che la produzione sarebbe stata quasi totalmente sostenuta dagli USA, a causa dell'indisponibilità delle industrie europee impegnate nella produzione di altri velivoli. Nel settembre del 1917 iniziarono i previsti corsi di addestramento per formare piloti americani sui bombardieri italiani. Le lezioni si svolgevano nel grande campo di Foggia. Il primo gruppo era al comando del maggiore William Ord Rayan. Il secondo era invece diretto dal capitano Fiorello La Guardia futuro sindaco di New York. A febbraio del 1918 gli allievi erano ben 411, di cui 406 alla fine del conflitto conseguirono il relativo brevetto. Molti prestarono servizio in equipaggi misti nelle squadriglie da bombardamento italiane. I progetti del *Ca5* nel frattempo erano stati inviati negli Stati Uniti dove però si rivelarono inutilizzabili: erano scritti in italiano ed utilizzavano il sistema metrico decimale basato sui centimetri e metri e non quello anglosassone che utilizza invece pollici e piedi. La documentazione tecnica dovette pertanto essere tradotta in inglese e le misure opportunamente convertite. Questo fece perdere tempo prezioso tanto che i primi *Ca5* «americani» volarono solo a metà del 1918. La situazione dei fronti di combattimento era però nel frattempo cambiata, lasciando intravedere una imminente vittoria e rendendo di fatto il programma di Gianni Caproni inutile.

Verso la **fine del 1917**, ad **ottobre**, furono costituite le prime sezioni dotate di *SVA* (Savoia Verduzio Ansaldo). L'aereo ebbe una storia particolare. Era stato progettato dalla DTAM per essere il nuovo velivolo da caccia delle forze aeree italiane. Non incontrò però il favore dei piloti che non lo giudicarono adatto a tale impiego. Nelle nuove sezioni che l'ebbero in dotazione, esso fu invece utilizzato come ricognitore strategico e apparecchio da attacco al suolo con l'uso di spezzoni. Sfruttando le sue particolari doti di velocità, salita e autonomia, lo *SVA* divenne in breve tempo un successo creando praticamente una nuova specialità.

Lo SVA

S.V.A.! Ossia Savoia, Verduzio, Ansaldo: i primi due erano i progettisti, il terzo il costruttore. Lo SVA è stato il primo monoposto italiano sviluppato in maniera razionale dalla DTAM, ricorrendo fin dall'inizio ad attenti calcoli strutturali. Tutto ciò in un'epoca in cui le costruzioni aeronautiche erano ancora piuttosto empiriche. L'obiettivo era quello di assemblare un caccia potente ed efficiente con prestazioni superiori a quelle di qualsiasi altra macchina dell'epoca. Il motore scelto fu uno SPA. Vennero però impiegate anche altre motorizzazioni, tutte con cilindri in linea raffreddati ad acqua. L'aereo collaudato da Mario Stoppani si dimostrò subito robusto e rapido ma sfortunatamente poco manovrabile. Inoltre era troppo veloce in atterraggio (120-130 kmh) al punto che fu necessario allungare la pista di Ponte San Pietro dove si trovava il Centro Formazione Squadriglie per lo S.V.A. Il velivolo fu così scartato come aereo da caccia dai piloti della 91ª squadriglia di Baracca che nell'agosto del 1917 lo valutarono presso la propria base a Santa Caterina di Udine. Nel febbraio del 1918 Gino Allegri sfidò con questo aereo Ferruccio Ranza ai comandi di uno Spad, in un combattimento simulato, riuscendo a far la barba all'asso della 91ª. Lo SVA trovò dunque il suo uso più consono come ricognitore e bombardiere leggero in un ruolo che oggi si chiamerebbe «strategico». Furono allestite numerose Sezioni di Squadriglia con esso equipaggiate. A San Luca venne usato dalla IV° e a Fossalunga dalla V°. Con questo aereo piloti come Guido Masiero, Arturo Ferrarin, Gino Allegri e Ferruccio Marzari cui vanno naturalmente aggiunti tutti gli effettivi della 87ª squadriglia «Serenissima» di San Pelagio colsero vittorie e primati anche dopo il conflitto. Si prestava a lunghi raid fra i quali sono rimasti famosi quelli su Franzenfeste e Friedshafen. La sua impresa più conosciuta è però naturalmente il volo su Vienna. Dopo la guerra Ferrarin e Masiero andarono a Tokio e Antonio Locatelli sorvolò le Ande. Lo SVA venne venduto a diverse nazioni e fu usato per compiti secondari fino agli anni trenta. Il Volo su Vienna del 9 agosto 1918 proposto da D'Annunzio sin dal 1915 come vera e propria operazione militare con sgancio di bombe, fu possibile solo nel 1918, proprio grazie allo SVA, anche se nel corso di quella «incursione» furono lanciati solo manifestini. Il «Vate» si fece aggregare alla «Serenissima» per potere volare con la squadriglia veneziana fin sulla capitale austriaca. Per trasportarlo si trasformò in velivolo a due posti uno degli aeroplani che equipaggiavano la formazione basata a San Pelagio. Infatti, uno dei primi SVA biposto, che era stato preparato per l'impresa, cadde a Marcon in luglio. Le versioni più prodotte furono la 4 e la 5 monoposto seguite dalle versioni biposto 9 e 10. Dell'aereo nel 1918 fu realizzata una versione idrovolante, battezzata ISVA, con le funzioni di ricognitore d'altura. L'Ansaldo non rinunciò comunque a proporne una versione da caccia e già dal 1917 derivò dallo SVA ricognitore il modello A1 «Balilla» che, più piccolo provvisto di due mitragliatrici Fiat e di montanti alari dritti, fu distribuito ai reparti solo verso la fine del conflitto non influendo sulle operazioni. Le prestazioni dello SVA 5 sono riportate nell'allegato 1

Caporetto

Dall'inizio del conflitto l'aviazione aveva raggiunto un buon livello sia quanto ad addestramento che a consistenza numerica. Dalle 12 squadriglie iniziali con 75 velivoli operativi, il corpo aereo italiano era arrivato a 63 squadriglie e 4 sezioni con circa 400 macchine. Le formazioni erano schierate sul settore trentino (1ª Armata) presso i campi di Castenedolo (BS), Verona Tombette, Castelgomberto (VI) e Villaverla. Nel settore degli Altipiani invece (4ª armata) altre squadriglie erano basate a San Pietro in Gu, Nove di Bassano, Casoni di Mussolente e Istrana. Sull'area dolomitica (4ª armata) le aviosuperfici erano state realizzate a Feltre, Santa Giustina, Belluno e Cavazzo Carnico. Lungo l'insanguinato settore isontino, tenuto dalle Armate 2ª e 3ª gli aviatori disponevano dei campi di Santa Caterina (UD), Campoformido, Pozzuolo, Risano/Lavariano, Chisellis, Santa Maria la Longa, Gonars, Aiello, Borgnano, Medeuzza e Oleis. Inoltre Aviano e La Comina con le squadriglie da bombardamento servivano tutto il fronte centro-orientale.[93] A questo schieramento andavano aggiunti i gruppi inviati in Albania e in Macedonia nonché gli aerodromi di Boscomantico, Campalto e Casarsa e gli idroscali di Pilzone (Iseo) e Desenzano. Sul nostro fronte erano inoltre presenti a dare man forte anche alcuni reparti francesi e inglesi. La Marina disponeva poi di diverse basi di idrovolanti e di aerodromi con dirigibili su tutta la costa Adriatica.

Gli Austriaci arrivano a 20 *flik* (15 da ricognizione, 4 da caccia e una da bombardamento). Le formazioni erano state così divise: 5 *Flik* sul settore Trentino-Dolomiti (la 10ª e l'11ª con l' armata di Conrad), basate sui campi di Trento e Gardolo (17ª e 21ª), Pergine (24ª e 48ª), Brunico (45ª) e Bolzano; 14 *Flik* sul settore dell'Isonzo (la 5ª con l'armata di Boroević), schierate sui campi di Aidussina, Sesana, Prosecco, Villach e Wippach (*Flik* 12ª, 19ª, 28ª, 35ª, 39ª, 47ª, 51ª, 53ª, 56ª, 57ª, 58ª) per un totale di 190 aerei circa. I tedeschi inoltre inviarono la 14ª Armata sul settore dell'alto Isonzo, con ben 7 *Fliegerabteilung* (FA 2ª, 14ª, 17ª, 39ª, 232ª, 204ª, 219ª) e 3 *Jagerstaffel* (*Jasta* 1ª, 31ª, 39ª). L'aviazione austrotedesca schierava i caccia di retrovia nella zona di Veldes (Bled), e i bombardieri/ricognitori nelle zone di Krainburg e Lubiana.

Piloti Tedeschi

Tra le «Jagdstaffel» tedesche («JaSta» 1ª, 31ª e 39ª) presenti sul fronte italiano fra l'ottobre del 1917 e il marzo del 1918, non figurano piloti famosi. In particolare la Jasta 1ª, era la prima unità specifica da caccia formata nel 1916, ma non divenne nota come le Jasta 2ª e 11ª che erano le squadriglie degli «assi». Di quelli che servirono presso la Jasta 1ª solo Hans Kummerz gode di una certa notorietà. Arrivò in Italia come comandante del reparto ed ebbe una vittoria sul nostro fronte ma poi fu abbattuto l'11 gennaio 1918 da un pilota del 45th Squadron inglese. In tutto riuscì ad aver ragione di 6 avversari. La sua unità era basata a San Fior e ottenne 10 successi sul nostro fronte ed oltre al comandante sono ricordati Rienau, Zander, Kersenbrock, Haertl, Stenglin, Armbrecht, Bussmann e Werner Dittmann. Fra i piloti della Jasta 39ª i più noti sono: Karl Scharrenbroich, Focke Schmidt, Wilhelm Sommer e Rudolph Wiesner abbattuto e sepolto nel sacrario di Quero. La Jasta 31ª invece era basata a San Giacomo di Veglia.

Werner Dittmann
Jasta 1 - San Fior

93 P.Sorè – L'Aviazione del Nord-Est, Giorgio Apostolo Editore , Milano 2007

«Luftaufnahme Flugplatz St. Fior». Il campo di volo tedesco di San Fior base della Jasta 1ª germanica. Immagine tratta da www.flieger-album.de

Il pilota tedesco Werner Dittmann accanto al suo «Albatros D.V». L'aviatore prestò servizio presso il campo di volo tedesco di San Fior con la Jasta 1ª. Immagine tratta da: www.flieger-album.de

Il «Caproni Ca5» era il miglioramento del «Ca3» e fu proposto come bombardiere dell'Intesa. Foto da riferimento bibliografico 10.

Assieme al «Caproni» lo «SVA» fu il vero successo dell'industria Italiana. Aveva una fusoliera che da sezione rettangolare diventava triangolare verso la coda. Foto da «Illustrazione Italiana».

Nelle trincee italiane però si viveva un clima disperato. In linea arrivavano giornalmente rinforzi che erano stati addestrati in modo frettoloso e serpeggiava il malumore. La guerra diventava lunga e nelle case cominciava a mancare il pane, mentre si moriva nelle inutili spallate di Cadorna. Episodi di insubordinazione non mancarono e il più eclatante è senza dubbio la rivolta della brigata *Catanzaro* che si concluse con 11 morti, 27 feriti, 32 esecuzioni e 135 arrestati. In tutta la guerra furono denunciati per indisciplina, mutilazione volontaria, renitenza e diserzione circa 870.000 soldati, con 15.000 condanne all'ergastolo e 4028 a morte di cui 750 eseguite, 311 non eseguite e 2967 pronunciate in contumacia. In realtà però il numero esatto è difficile da stabilire. Giunse infine l'infausto giorno di Caporetto. Alle 2 del 24 ottobre, iniziò con il gas l'attacco delle forze austro-tedesche su Plezzo e Tolmino. Baricentro dell'azione era il paese il cui nome divenne nella nostra lingua sinonimo di disfatta. Nonostante le molte informazioni e i numerosi segni premonitori che lasciavano chiaramente intravedere le intenzioni dell'avversario, tutto venne sottovalutato. Dopo tre giorni di disperata confusione il 27, Cadorna ormai con il quartier generale trasferito da Udine al palazzo Revedin di Treviso, diramò il famoso bollettino della disfatta con il quale riversava tutte le colpe sui soldati. Il ripiegamento avvenne in maniera disordinata in particolare nel settore della 2ª Armata dove gli austrotedeschi avevano sfondato. L'Aviazione italiana si impegnò nel tentativo di contenere l'avanzata asburgica e perdette molto materiale lasciato sui campi che fu costretta ad abbandonare. In quei giorni venne diramato a tutti piloti disponibili l'ordine di portarsi al fronte che fu eseguito in una situazione di caos assoluto tra la grande confusione che aveva invaso le vie della ritirata. Nonostante tutto, con ciò che era rimasto efficiente, essa riuscì a limitare i danni rischierandosi gradualmente al di qua del Piave. L'arretramento di 40 squadriglie si sviluppò attraverso i campi di Istrago (Spilimbergo), Casarsa, Aviano, La Comina, Arcade e Istrana. Gli spostamenti in quei giorni erano continui. Le formazioni *112ª* e *118ª* da ricognizione transitarono per Istrana per poi portarsi a Padova. La *22ª* e la *36ª*, furono arretrate fino a Ghedi e poi, il 3 Novembre, spedite anch'esse a Istrana. Presso la base alle porte di Treviso il traffico si fece molto intenso. La *139ª* appena formata al *CFS* (Centro di Formazione Squadriglie) di Ghedi, vi fu fatta affluire in attesa di ordini. La sua III° sezione si spostò a Pordenone. Due aerei su tre però lamentarono guasti nel trasferimento. Il 9 novembre al reparto giunsero disposizioni che lo spostavano a Nove di Bassano. A Istrana si rischierò anche la *79ª squadriglia* che vi ricevette i primi *Nieuport Ni 27* francesi. Sul campo trevigiano furono inviate anche la *70ª* e la *81ª*, la prima da Udine e la seconda da Borgnano, frazione di Cormons (GO). Vi arrivò anche la *78ª* che prima era stata arretrata su Pordenone. La formazione lasciò la cittadina friulana dopo aver distrutto a terra 12 *Hanriot* che non poteva trasferire in volo a causa delle pessime condizioni del tempo. Da Istrana poi, con solo 2 aerei ancora in efficienza, essa continuò a peregrinare da una base all'altra, passando prima per Aviano e poi per Arcade. Infine, il 9 novembre, fece di nuovo ritorno alle porte di Treviso. La *76ª squadriglia* basata a Santa Maria la Longa nei pressi di Udine, che era stata trasferita ad Arcade il 1 novembre, il successivo giorno 10 fini anch'essa sul campo di Istrana con i 4 *Hanriot* superstiti. Verso la metà del mese dunque, il campo trevigiano era affollato da ben sette squadriglie di cui due da ricognizione e cinque da caccia: la *22ª*, *36ª*, *70ª*,

76ª, *78ª*, *81ª*, e *82ª*. Tutte erano state spinte laggiù dal disastro di Caporetto. Intanto i ricognitori strategici tedeschi, *Rumpler C V*, dal Friuli, riuscivano ad arrivare fino sul Brenta fotografando il territorio.

Dopo la rotta di Caporetto, l'aeroporto di **Padova** ritornò ad essere frequentato intensamente. Nei due anni precedenti era stato sede di una sezione da difesa forte di varie squadriglie e di un CFS. Intitolato alla memoria di Gino Allegri è situato ancora oggi a sud-ovest della città, tra Brusegana e il centro, lungo la Via Sorio, in riva al Bacchiglione. L'area su cui fu realizzato era la Piazza d'Armi del capoluogo patavino, già confinante con strutture militari. L'aviosupeficie, che venne dotata di ampi *hangar*, ospitò moltissime squadriglie, oltre a una sezione di caccia per la difesa sempre presente fin dal 1916. A **novembre del 1917** vi giunsero due formazioni da ricognizione, la *112ª* e *117ª*, e otto squadriglie *Caproni* (*2ª*, *4ª*, *5ª*, *6ª*, *7ª*, *9ª*, *10ª* e *16ª*). La *91ª* di Francesco Baracca vi fece base anch'essa da novembre fino al marzo dell'anno successivo. Vi furono inoltre destinate altre due formazioni da ricognizione: la *118ª* e la *131ª*. Finché rimasero a Padova, Baracca e i piloti della *91ª* vissero presso quella che all'epoca era nota come Villa Giandose, una bella residenza confinante col campo che esiste ancora oggi ed conosciuta come «Villa Mater Boni Consilii». Vi risiedono le *Suore della Redenzione* che là portano avanti il loro nobile impegno. L'8 novembre a Peschiera si incontravano le delegazioni inglesi, francesi e quella italiana capeggiata dal Re, gli alleati si erano già trovati a Rapallo due giorni prima ma era da definire le modalità di invio degli aiuti alleati. In quei giorni i francesi inviarono la Xa armata e gli inglesi l'XI° e XIV° Corpo d'Armata. La componente aeronautica francese inviata tra ottobre e dicembre consisteva delle squadriglie: AR14, AR22, SOP36, AR44, SPA69, N82, SOP206, SOP214, BR221, AR254 oltre alla N561 già presente al Lido di Venezia. Le AR dotate di Dorand AR1 andarono: la AR44 a Verona e poi a Castel di Godego, la AR14 a Verona poi a Trissino e a dicembre a S.Piero in Gu, la AR22 a Ghedi (BS) poi a Verona e subito dopo a Castelgomberto. La SOP36 montata su Sopwith 1-1/2 arrivò in dicembre a S.Piero in Gu per passare dieci giorni dopo a Castel di Godego. Le altre furono dislocate a Nove di Bassano.[94]

L'incredibile disfatta patita dal nostro esercito rese necessario costruire dal nulla altre basi aree ad una distanza dal nuovo fronte dei combattimenti, tale da permettere ai reparti di raggiungere le zone d'operazioni in maniera ottimale. Nell'estate del 1917 era stato allestito il Campo di **Marcon**, che sarà il più importante del basso Piave. Dopo Caporetto riceverà l'*83ª Squadriglia*, le squadriglie da ricognizione *62ª*, *23ª*, *28ª* e *131ª*. Vi si trasferirà anche la prima sezione della *24ª*. Sulla base veneziana faranno poi la loro comparsa la *Vª*

94 www.albindenis.free.fr

sezione *SVA,* la *201ª squadriglia* e i *Caproni* della Marina. A Marcon però, si trasferirà soprattutto un'altra famosa coppia di squadriglie da caccia: la *77ª* e l'*80ª*. Il campo fu realizzato circa 2 km a nord-est del centro abitato. A ponente confinava con la fornace *De Rossi*, nei pressi all'attuale autostrada Venezia-Trieste. All'area si accede da quella che oggi è Via Fornace, toponimo che ricorda appunto l'antica attività che veniva svolta laggiù. Il sedime aeroportuale è ancora riconoscibile e sono presenti i resti di alcuni hangar e di altre strutture minori.

Nella seconda metà del 1917 fu realizzato il campo di **San Pelagio** (già progettato nel 1916). La struttura sorse di fronte al castello dei conti Zaborra e fu costruita leggermente spostata verso sud. Oggi confina con l'autostrada Padova-Bologna ed è sede di un bel museo del volo. Il campo era provvisto di una superficie di volo molto corta e l'atterraggio risultava difficoltoso oltre che per la presenza del castello, anche per quella di una collinetta artificiale che nascondeva una ghiacciaia ed un laghetto e che sembrava fatta apposta perché i piloti ci finissero contro con i loro aerei. I timori erano giustificati dal fatto che sul campo operavano i pesanti bombardieri *Caproni* delle squadriglie *1ª*, *5ª*, *8ª*, *13ª* e *15ª*, per le cui operazioni l'area era appena sufficiente. Con maggiore comodità vi decollavano e atterravano invece gli apparecchi dell'*87ª squadriglia* «Serenissima», il reparto che volò su Vienna con D'Annunzio. Tra i primi utilizzatori del campo furono gli Inglesi degli *squadron* 28°, 34°, 42° e 45°, partiti in treno dal fronte francese il 12 dicembre arrivarono a Padova il 18, gli aerei portati a S.Pelagio, furono rimontati e iniziarono i voli di ambientamento.

Nello stesso periodo vicino al campo della Bazzera, fu allestito quello di **Ca'Tessera**, nell'area compresa tra l'odierna statale Venezia-Trieste e la strada che da Tessera conduce a Favaro Veneto. Esso ospitò due reparti da ricognizione: la *38ª squadriglia* e la gemella *39ª*. Dal settembre del 1918 vi fece base anche la «Squadriglia Mista» costituita da una sezione *Voisin* e dalla Iª sezione *SVA*. La «Squadriglia Mista», assieme alla *9ª* da bombardamento costituì il cosiddetto gruppo «I» agli ordini del maggiore Luigi Carnevali, che doveva fornire trasporto e assistenza ai nostri agenti infiltrati oltre le linee avversarie.

Legata all'esigenza di nuove aviosuperci, resasi drammaticamente evidente dopo il disastro di Caporetto, è anche la costruzione, nella zona a sud della statale Vicenza -Treviso (ad ovest del Brenta) di una serie di altri campi.

L'aviosuperficie di **Isola di Carturo** - oggi Isola Mantegna - fu ricavata di fronte a Villa Rigon. Vi fecero base le squadriglie da ricognizione, *21ª*, *132ª*, *133ª*, e la III° sezione *SVA* poi trasformata in *57ª Squadriglia*, un reparto che ebbe tra le sue file piloti eccellenti: Ferruccio Marzari, Carlomagno Grandinetti, Gino Allegri e Guido Masiero. Grandinetti diventò famoso per una fotografia dove si fece ritrarre a bordo di un *Caudron* con il viso truccato vistosamente. Indossò per l'occasione un fantasioso copricapo guarnito con cartocci di pannocchie che sembravano piume. Il tutto era completato da una smorfia truce. Grandinetti, in vena di burle, ne fece stampare molte copie e le lanciò oltre il Piave, con la dichiarata intenzione di spingere gli Austriaci a pensare alla presenza di pellerossa nell'aviazione italiana...

Il campo di **Gazzo Padovano**, sorse invece in località «Tre Scaini» e a partire

da maggio del 1918 ospitò una coppia di squadriglie da caccia di prima importanza: la *70ª* con Flaminio Avet, Aldo Bocchese, Leopoldo Eleuteri e Alessandro Resch, e l'*82ª* con Arturo Ferrarin e Romeo Sartori.

Nella frazione di **Grossa** di Gazzo fu quindi realizzata un'altra base agli inizi del 1917. Essa venne messa a disposizione degli inglesi. Era situata vicino al Palazzo Traverso. Il *Royal Flying Corp* vi destinò il *28°* e il *66th Squadron* entrambi dotati di *Camels*. Da questo aeroporto, William «Willy» Barker e Harold «Steve» Hudson, in compagnia di un terzo pilota rimasto sconosciuto, decollarono il giorno di Natale del 1917 per andare a stuzzicare i tedeschi che l'indomani reagirono dando vita alla famosa battaglia aerea di Istrana. Nel marzo del 1918, il *66th Squadron* fu sostituito dal *45°*. In luglio arrivò anche una parte del *139°* che rimase sino alla conclusione delle ostilità.

Il **6 Novembre 1917** Francesco Baracca e Giuliano Parvis della *91ª squadriglia,* decollati da Padova abbattono due velivoli avversari. A Portogruaro colpirono l'*Albatros* di Rudolf von Szepessy-Sokoll della *Flik 41J* di Toresella, che perse la vita nello scontro. Prima di passare alla caccia aveva partecipato ad azioni di bombardamento. Era infatti stato protagonisti del primo attacco su Milano il 14 febbraio del 1916. In quell'occasione Szepessy-Sokoll era osservatore a bordo di un *Lohner B.VII* pilotato dal sergente Philipp Postl. I due incontrarono un *Caudron* biposto italiano che Szepessy-Sokoll riuscì ad abbattere con la sua mitragliatrice. Divenuto pilota da caccia, l'ufficiale austriaco ottenne altre 4 vittorie prima di essere a sua volta abbattuto da Baracca. Sul cielo di Conegliano, la coppia di piloti italiani scoprì poi 4 velivoli tedeschi: 2 caccia e 2 *DFW C-V*. I caccia si diedero alla fuga imitati da uno dei *DFW* che abbandonò il campo dopo aver sparato alcuni colpi. L'ultimo, appartenente al *FA 19* con a bordo W. Schroder e A. Binder fu ingaggiato sopra Godega Sant'Urbano e, colpito da Baracca e Parvis, cadde a Bibano di Sotto. Morirono il pilota, il vicemaresciallo Schroder ed il mitragliere Binder. Don Giambattista Cesa parroco di Bibano di Godega riferì dell'accaduto nel suo diario e registrò la sepoltura del pilota Schroder, nel cimitero del paese. Baracca annotò: «Scendo ad Arcade e subito in auto mi reco al luogo, trovo l'apparecchio nuovissimo, prendo due mitragliatrici ed altri oggetti; gli aviatori di Berlino, uno morto, l'altro ferito gravemente, ora sarà già morto. L'*Aviatik* viene incendiato dalla cavalleria perché mancano i mezzi per trasportarlo...». Il giorno dopo i due attaccano e abbattono a Orsago un altro velivolo tedesco. Si tratta di un altro *Aviatik* che ha a bordo Wilhelm Appelt e Paul Wilkening: il primo rimane ferito, il secondo ucciso.

Un campo di volo era presente anche a **Toresella**. Si trattava di una struttura realizzata nel 1915 intorno a Portogruaro. Durante i primi mesi di guerra essa ospitò la *13ª* e la *14ª Squadriglia Bleriot* che qualche mese dopo furono ceduti al settore addestramento. Dopo la ritirata Toresella divenne un campo austriaco ospitando la *Flik 41J*, il reparto dell'asso degli assi austriaci, *Godwin Brumowsky*.

Dopo Caporetto

Dopo il suo arretramento oltre il Piave successivo agli eventi di Caporetto, l'Aeronautica italiana continuò sempre a disporre formalmente di 52 squadriglie e 5 sezioni. Poteva però schierare solo i pochi aerei che erano stati salvati dal disastro. I campi

operativi sul nostro fronte erano: Castenedolo (BS), Ghedi (BS), Verona Tombette, Castelgomberto (VI), Nove di Bassano (VI), Casoni di Mussolente (VI), San Pietro in Gu (PD), Castello di Godego (TV), Marcon (VE), Istrana/Fossalunga (TV), Ca'Tessera (VE), Padova e San Pelagio (PD). Vi erano inoltre gli aeroscali di Boscomantico (VR), Ferrara e Campalto (VE). Gli austriaci in Friuli occuparono le piste ex-italiane e ne costruirono molte altre di nuove più a ridosso del fronte. A fine anno schieravano 65 *Flik* tra caccia e ricognizione e una da bombardamento. Il gruppo Conrad in Trentino ne aveva ai propri ordini 18, mentre il gruppo Boroević ne controllava ben 47, per un totale di circa 400 aerei. A tutto questo schieramento vanno poi aggiunti i reparti tedeschi che in dicembre, viste le carenze nel bombardamento dell'aviazione austriaca, furono integrati con 3 *Bombenstaffeln* (le *Bosta 19ª*, *20ª*, *21ª*) dotati di *AEG. G-IV*.

L'asso degli assi Austriaci: Godwin Brumowski

Godwin Brumowski naque nel 1889 nella città galiziana di Wadowice oggi in Polonia. Studiò al Technical Military Academy di Vienna ottenendo il grado di sottotenente. Allo scoppio del conflitto era in servizio permanente effettivo come tenente di artiglieria. Sul fronte russo nel luglio 1915 passò come osservatore alla «Flik 1» dell'asso Otto Jindra e con lui fece molte missioni. Proprio a bordo di un aereo pilotato da Jindra ebbe la sua prima vittoria il 12 aprile 1916, durante il bombardando della città russa di Chotin dove si stava svolgendo una parata in onore dello Zar Nicola II. Nell'operazione furono abbattuti due dei sette «Morane-Saulnier» inviati a contrastare gli incursori austroungarici. Il 2 Maggio insieme al sergente Kurt Gruber, Brumowski abbatte un monoplano avversario. E' interessante sottolineare il fatto che l'asso austroungarico non conseguì mai un regolare brevetto ma fu un autodidatta. In qualità di osservatore era diventato comandante della «Flik 41K». Quando il suo reparto ricevette in dotazione 6 caccia, Brumowski cominciò a pilotarli senza avere seguito un regolare corso. Divenne pilota a dispetto di un difetto che lo affliggeva all'occhio destro e che corresse con monocolo. La squadriglia in seguito fu trasformata in unità da caccia adottando la «J» di «Jager» (cacciatore) al posto della «K» che indicava i velivoli da ricognizione. . Ai comandi di un aereo Godwin palesava un'abilità non comune. Si fece temporaneamente trasferire alla «Jasta 24» tedesca sul fronte occidentale per acquisire la tecniche di caccia più moderne. Amico e ammiratore di Richtofen, quando questi dipinse il proprio Fokker di rosso fece lo stesso sul suo, aggungendovi un teschio bianco. Trasferito con la sua Flik 41, diventata «J» sul fronte italiano nel luglio del 1917, passò in pochi giorni da 6 vittorie a 19 e partecipò all'offensiva di Caporetto. A fine anno aveva già raggiunto i 27 successi. Ne otterrà altri nella primavera del 1918 sopra Oderzo, Arcade, Spresiano e Candelù, operando da Toresella e Portobuffolè. Purtroppo per lui tutta la documentazione relativa fu persa durante la ritirata e non gli furono riconosciute le ultime 8 vittorie conseguite dopo la battaglia del Solstizio. La «41 J» è stata la squadriglia dove prestarono servizio la maggior parte degli assi: Linke-Crawford, Arigi, Gräser, Kaszala, Szepessy-Sokol, Navratil e Gruber. Fu un reparto d'elite, come lo fu la «91ª» in campo italiano. Superata indenne la guerra con ben 35 successi riconosciuti, di cui solo 2 ottenuti sul fronte orientale, Godwin Brumowski, il «pilota senza brevetto», morì per un banale incidente aereo. Rimase mortalmente ferito il 3 giugno 1936 all'aeroporto di Amsterdam-Schiphol. L'asso asburgico non incontrerà mai Baracca. In compenso, alcuni piloti Italiani nelle proprie memorie riporteranno di aver incontrato il «Barone Rosso» scambiando proprio l'aereo di Brumowsky per quello dell'asso tedesco dal quale egli aveva appunto mutuato la livrea.

In alto a destra Godwin Brumowski. Sopra Brumowski accanto al suo caccia dipinto di rosso e con il teschio. E' in compagnia di Frank Linke-Crowfdord sul campo di Fossalta di Portogruaro.

Gli «Spad» della 77ª Sq. ad Aiello della fornace con sullo sfondo la ciminiera della fornace. Archivio Costa.

Silvio Scaroni con Angelo Melchiori (Toni) di Crespano del Grappa che era il motorista e il bresciano Luigi Botter (Bigio) suo armiere. Casoni di Mussolente. (Foto da riferimento bibliografico 54).

Capitolo Quinto

La battaglia di arresto

Il nuovo fronte dei combattimenti si stabilizzò tra la metà di novembre e i primi di dicembre. In quei giorni fu combattuta quella che poi venne chiamata «battaglia d'arresto», che servì a smorzare l'impeto delle truppe austrotedesche ansiose di spingere l'Italia al tracollo. I reparti aeronautici non ancora completamente sistemati, si impegnarono come poterono nel contrastare l'intensa attività aerea avversaria. Fucini della *76ª squadriglia* racconta: «Alloggiamo in paese, a Fossalunga. Ho trovato una povera camera con due lettucci; con me c'è Masiero, il più spensierato, il più ostinato nel buonumore e nella caccia agli austriaci. Veneto, i suoi sono a Padova ormai al sicuro, almeno dall'invasione; non dai bombardamenti aerei. La nostra mensa è ancora al campo, primitiva sempre, ma rumorosa di nuove allegrie. Ormai il peggio è passato: il pericolo di una sconfitta più grave. L'Italia ha ritrovato se stessa sul Piave e sul Grappa […], siamo provvisti di indumenti da volo, c'è un po' d'ordine nei turni: crociera, scorta, allarme, caccia libera a chi se l'é meritata o a chi dimostra di poterla senz'altro meritare. Nuove amicizie nel nuovo ambiente, e anche amicizie vecchie». La *76ª* raccolse nelle proprie file vari assi già affermati e talenti futuri. Ad Arcade aggregò alcuni piloti sbandati tra cui Mario Fucini e Silvio Scaroni, poi a Casoni assieme alla *81ª* costituirà il riferimento più importante del settore del Grappa. I nuovi piloti della squadriglia cominciarono a conoscersi fra loro in un clima di goliardico cameratismo. Un esempio di tale clima si rinviene nel rapporto che legava Amedeo Michetti e Giorgio Mecozzi, il quale doveva ancora dimostrare le sue qualità. Mecozzi esibiva sul proprio aereo un simbolo enigmatico e una frase in latino per la quale Michetti gli aveva appioppato il soprannone di «Catone». Mario Fucini così scrive dei due: «Mecozzi era un pilota ostinato, abilissimo, entusiasta e riflessivo insieme, e soprattutto paziente, aveva un punto di domanda sulla fusoliera e accanto un motto latino: "Sic rerum".[95] A Istrana nella 76ª era vittima di Michetti che non osava scherzare su di lui quando tornava furibondo dopo le missioni sfortunate. Ma quando a Mecozzi gli era passata, allora Michetti, piano piano lo stuzzicava: "Quel distintivo, bada, Catone, ti porta male!..". Il soprannome glielo aveva affibbiato per il suo predicare onesto e che gli altri prendevano alla leggera e continuava: "Catone! Leva quel distintivo; il dubbio non è per noi: o tutto o nulla!" "O spezzar o giungere" - scrisse allora Mecozzi e, accanto, mise un arco teso a scoccare la freccia; e cancellò il punto interrogativo. Ma Michetti non fu soddisfatto: "Che cosa importa il medioevale? '- O va o sbrega'- Non ti pare più espressivo? Tanto più che siamo nel Veneto..." Poi Mecozzi cominciò ad avere le vittorie e Michetti seppe dimostrargli la sua stima con entusiasmo».[96] A Novembre furono introdotti i primi *SIA* e quindi i primi *Pomilio*. Dalla metà del mese fino a quella di marzo del 1918, vi

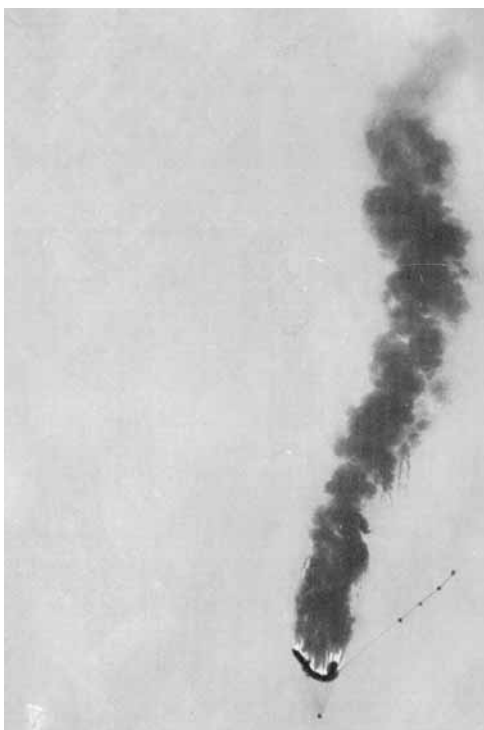
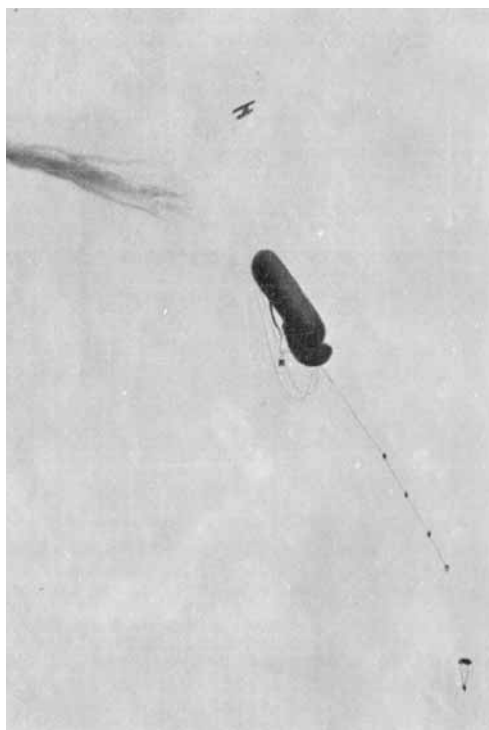
95 La frase che Michetti considerava evidentemente troppo intellettuale per un pilota da caccia è tratta dal secondo libro del «De rerum natura» di Lucrezio: «Sic rerum summa novatur semper» ovvero «Così l'insieme delle cose si rinnova sempre».

96 Mario Fucini, *Voli sul Nemico*, Firenze, Bemporad, 1932

fu una intensa attività avversaria di bombardamento delle nostre retrovie nella fascia Venezia – Treviso – Bassano. Sempre in novembre vennero poi lanciati anche volantini che propagandavano l'imminente sconfitta Italiana. Tra il **22 ottobre** e il **25 novembre**, le squadriglie *Caproni* da bombardamento intervennero pesantemente su diversi obiettivi isontini e lungo le vie e i ponti del Friuli. Furono effettuate 44 azioni con 234 aerei sganciando 48 tonnellate di bombe. I nostri dirigibili inoltre effettuarono 14 missioni lasciando cadere sull'avversario altre 14 tonnellate di bombe. La caccia italiana infine abbatté 53 velivoli con la croce di ferro. Altre 30 tonnellate di ordigni furono quindi fatte precipitare tra novembre e marzo su obiettivi carsici. Silvio Scaroni, il **14 Novembre 1917**, ottenne la sua prima vittoria abbattendo un biposto austriaco su Colbertaldo. Spesso avveniva che per l'inceppamento delle armi, i piloti dovevano rinunciare al combattimento. Questo dipendeva dalla scarsa qualità delle cartucce prodotte in serie. Col caporale Luigi Botter, seguendo i consigli del suo armiere, Scaroni preparava i nastri scartando anche 2 pallottole su tre. Inoltre portava in volo un bel martello di piombo, con il quale in caso di inceppamento poteva rimettere a posto la leva di riarmo. Il pilota bresciano aveva evidentemente saputo far tesoro dei consigli di Botter perché il **18 e il 19 dello stesso mese** abbatté altri due aerei. La *91ª Squadriglia* dopo Caporetto - passando per Arcade - arretrò fino a Padova. Baracca il 15 Novembre 1917 partendo dalla città del Santo, ottenne la sua 28 vittoria sopra Sala di Istrana. Anche quel giorno volava in coppia con Giuliano Parvis. Fu un combattimento che il pilota di Luogo descrisse come «tragico e spaventoso». A bordo dei loro *SPAD XIII*, i due intercettarono un ricognitore ad alta quota. Erano le 12.30. Baracca così descrisse lo scontro: «[il velivolo avversario] si difese bene, ma dopo 120 colpi vidi fiamme a bordo, e incominciò a scendere, vidi l'aeroplano avvolto dalle fiamme a 4000 metri, gli aviatori si gettarono fuori e l'*Aviatik* precipitò vicino al campo di Istrana. Scesi subito e dopo pochi minuti ero sul luogo». Di quel che accadde dopo, ci resta la descrizione di un sacerdote Don Meggetto, che quel giorno si trova a Sala d'Istrana: «il 5 Novembre 1917 [in realtà è il 15 n.d.r.] il Maggior Baracca Aviatore [...] atterrava un velivolo tedesco su quel di Sala. Incendiatosi l'apparecchio, i due aviatori si gettarono ma rimanevano cadaveri sull'istante. Le salme furono seppellite nel cimitero di Istrana». La gente accorse e poco dopo arrivò Baracca. Gli spettatori mormoravano: «*El vien par rendar i onori ai do todeschi*».[97] Baracca annotò: «Gli aviatori tedeschi erano due tenenti di aspetto molto distinto, uno di essi aveva un anello d'oro, la fede matrimoniale e un bel ritratto di donna in un astuccio di pelle; aveva la croce di ferro. Conservo dell'apparecchio le due mitragliatrici, i tubi del timone bruciato, la macchina fotografica». L'aviatore italiano si mise sull'attenti e qualcuno vicino lo sentì mormorare: *«Oggi a te, domani a me, amico».*[98] Le vittime erano Alfred Muller e Erich Peucer della *FA 14* tedesca. La mattina del **19 novembre**, Mario Pini e Marinello Nelli della *70ª squadriglia* attaccarono un ricognitore austriaco diretto sopra al Montello. Nell'impeto dell'azione

97 Le frasi di don Meggetto sono tratte da: Luigi Belvini, *Pezzan d'Istrana. Una comunità in cammino di fede e di umana convivenza*, Roncade (TV), Grafiche Dipro, 1998.
98 Ibidem.

Scaroni diventò un cacciatore nei giorni di Caporetto.
Foto da riferimento bibliografico 54.

Una vittoria di Scaroni, della quale egli scrive: «..di quella bella macchina non rimane che un ammasso di rottami metallici…». Foto da riferimento bibliografico 54.

Caccia al «Draken»: sequenza di un abbattimento. Si notano il caccia e l'osservatore che scende col paracadute. Foto da «Illustrazione Italiana».

Ferruccio Ranza della 91ª a Padova.
Archivio Ballista.

i nostri due aerei si scontrarono fra loro e con il carrello, il primo danneggiò l'ala superiore destra del secondo. Nonostante tutto i piloti riuscirono a rientrare al campo. In quel periodo alla squadriglia arrivarono in dotazione gli ottimi *Hanriot Hd 1* in sostituzione dei vecchi *Nieuport*. Nella stessa giornata, Silvio Scaroni con Mario Fucini, Gino Allegri e Guido Masiero, simularono la scorta a un ricognitore *Pomilio* della *22ª squadriglia* che aveva ai comandi il tenente Volontè e il capitano Lodi. Il vero obiettivo dei 4 aviatori era invece quello di cambiare rotta e di gettarsi all'improvviso su un *Draken* che gli austriaci issavano a Valdobbiadene. Allegri fremeva per distruggerlo ma il pallone veniva sempre abbassato in tempo. Fucini racconta: «Il nostro fra Ginepro (Allegri) guardava spesso là oltre le linee un Draken austriaco che da Valdobbiadene spiava, spiava… Lo vedi, mi dice quel vescicone osceno? Lui, nessuno lo disturba, è sempre là a fare il comodo suo dalla mattina alla sera. Con quell'aria da cetriolo, dondolando come uno scemo, guarda e vede e fa segnali e... ci fa fessi... Vogliamo provare dargli una lezione? Ci stai?- Ci stò – Fra poco devono arrivare le "fusées". Aspettando i razzi incendiari progettammo l'azione… Pensammo di ingannare in qualche modo i nemici, portando, come scortato da noi, un apparecchio da ricognizione e fingendo così di passare da quelle parti per tutt'altro scopo. Trovato l'equipaggio volontario per questa finta ricognizione e trovati altri due compagni cacciatori, fu decisa l'azione. I razzi erano arrivati. Furono montati sull'aereo di Allegri, che volle per se il compito principale e più rischioso. Scaroni, Masiero ed io gli saremmo stati appresso per proteggerlo dai cacciatori avversari; il cap. Lodi e il suo pilota, con un *Savoia Pomilio* da ricognizione, dovevano arrivare con la nostra scorta fino nei pressi del Draken, poi, alla nostra picchiata squagliarsela… E venne il giorno dell'azione. Sulle linee, tremila metri, quota usuale, per non svelare l'inganno. Quota usuale e cannonate usuali. Passiamo oltre, nella formazione stabilita; ognuno sbircia il pallone, al quale ci avviciniamo di traverso, con rotta subdola. Altre cannonate: le solite, per ora, non quelle buone. Il pallone non s'abbassa. Aspettiamo il segnale di Allegri, perché il S.P. ci lasci e noi si piombi sulla vittima. Ecco il segnale; il cuore ci batte più forte. Giù a precipizio tutti e quattro. Allegri più sotto, come un bolide, punta al bestione dondolante che pare abbia capito, perché scende, scende rapidamente. Ma molto più rapidamente noi gli siamo addosso... il pallone ora è a poche centinaia di metri sotto di noi; si vede bene ogni suo particolare: Allegri è già quasi a tiro e manovra a puntare. Ecco ecco, dalle sue ali sfrecciano i due razzi… Che succede? Perché non brucia il pallone? Ah, non sono bastati i razzi… Allegri si accanisce come il cane attorno alla buca dove si è nascosta la volpe; non si da pace dello smacco. E finché resta lui noi restiamo per proteggerlo, anche se il nemico ci tempesta in ogni modo… Allegri non lo vedo più: i colpi cessano. Allarme! Ci sono vicini i cacciatori nemici. Guardo in alto; eccoli: due. Più bassi altri tre… "Attenzione all'urto! Il combattimento di fronte, oltre che arduo per la difficoltà della mira, è pericolosissimo per probabilità di cozzo..." Ma il Draken quella volta non fu abbattuto. Si sviluppa un combattimento dove Scaroni quasi va in collisione con il caccia *Albatros D.III* del Vizefeldwebel tedesco Kaspar Rahier e lo abbatte vicino al cimitero di Vidor. Ecco come andare a caccia di un Draken per prendere un Alba-

tros!». Verso la fine di novembre del 1917 il fronte si stava stabilizzando. La «battaglia di arresto» andava verso la sua conclusione. L'Aeronautica nel settore compreso tra il Grappa e il Piave era organizzata su 3 gruppi. Il X° agli ordini dal maggiore Matteucci, aveva il proprio comando ubicato a Istrana e controllava le squadriglie *70ª* e *82ª* (che facevano base sul campo alle porte di Treviso), la *91ª* di Padova e la sezione aerea destinata alla difesa della città del Santo. Anche il VI° gruppo aveva sede a Istrana ed era diretto dal maggiore Calori, che aveva alle sue dipendenze le squadriglie *76ª*, *78ª* e *81ª* tutte dislocate nella stessa Istrana. Vi era infine il XII° gruppo con sede a Castelfranco, comandato dal capitano Porro e costituito dalle squadriglie *22ª* e *36ª* anch'esse basate a Istrana, e dalle formazioni *27ª*, *35ª* e *48ª* dislocate sulla base di Castello di Godego. Le squadriglie *70ª* e *82ª* da una parte e *76ª* e *81ª* dall'altra rappresentarono la coppia di reparti che fino alla fine del conflitto supportarono il settore degli Altipiani. La *70ª* in particolare la fu la prima formazione da caccia assemblata con la ristrutturazione dell'aprile del 1916. Nacque dalle ceneri della *1ª Squadriglia* da caccia basata a Santa Caterina di Udine per la difesa della città. Di quel gruppo facevano già parte Guido Tacchini, Domenico Bolognesi, l'allora tenente Francesco Baracca, Giulio Poli, Anselmo Caselli, Antonio Pagliari e Luigi Olivari, caduto prima di Caporetto. La squadriglia ebbe poi tra le sue file i migliori cacciatori dell'aviazione italiana che poi andarono a costituire *91ª*, la «Squadriglia degli Assi» di Baracca. Nonostante la partenza dei suoi piloti migliori, la *70ª* sopravvisse e dopo Caporetto operò da Istrana producendo ancora grandi assi come Alessandro Resch, Flaminio Avet, Leopoldo Eleuteri, Aldo Bocchese e altri. Il 2 dicembre 1917 Rino Corso Fougier, futuro padre dell'acrobazia italiana e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale, sostituì Buzzi al comando della formazione.

Le colonne del Royal Flying Corps: il «Raf re8» ed il «Bristol F2b»

Il «Re8» fu realizzato dalla Royal Aircraft Factory per rimpiazzare il vulnerabile «BE2». Era ostico da pilotare e all'inizio fu guardato con diffidenza dagli aviatori del Royal Flying Corps. La sua velocità di 163 Kmh a 2000 m. di quota, non era elevata e nella fase iniziale del suo sviluppo l'aereo tendeva ad entrare in vite. Era un ricognitore e bombardiere e il primo reparto ad adottarlo fu il «5th Squadron» del RFC, che al fronte nel novembre del 1916, ebbe sanguinose perdite. Finalmente con la protezione della caccia raggiunse grandi successi. Sul fronte Italiano sopportò il lavoro più massacrante con gli «Squadron» 34th e 42th. Ne furono costruiti più di 4000 esemplari e nel 1917 rappresentava nerbo dell'aviazione britannica. L'«F2b» venne costruito dalla «Bristol», azienda fondata da George White nel 1910. La fabbrica inglese diede alla luce il «F2» nel settembre del 1916. I piloti lo ribattezzarono subito «Brisfit» o «Biff» dalla contrazione di Bristol Fighter. Costruito in 3101 esemplari, aveva un motore «Rolls-Royce Falcon» da 280 cv. Era armato con una mitragliatrice Vickers «in caccia» sincronizzata con l'elica, e con una Lewis brandeggiabile per l'osservatore. Poteva difendersi efficacemente su ogni lato. Il primo «Squadron» ad averlo fu il 48° nell'aprile del 1917. Si trattò di un debuttò infelice. Alla sua missione d'esordio dovette misurarsi in uno scontro con 5 «Albatros» della squadriglia di von Richtofen. Quattro velivoli inglesi furono abbattuti. Gli aviatori impararono subito a pilotarlo come un caccia e le cose andarono meglio. In effetti l'aereo era molto robusto e permetteva manovre acrobatiche con il vantaggio di poter difendersi anche alle spalle. Fu il miglior biposto prodotto in Gran Bretagna durante la Grande Guerra. I suoi 280 cavalli gli permettevano di raggiungere una velocità di 174 Kmh a 4000 m. che davano all'aereo la possibilità di essere alla pari con molti caccia avversari. Le prestazioni dei due velivoli sono riportate nell'allegato 1 (Immagini: Re8 a pag. 92, F2B a pag. 137)

Il «Bristol F2b» inglese C4758 di Wood e Amy in forza alla sezione «Z» abbattuti poi sul Piave il 16 giugno 1918 durante uno spezzonamento a bassa quota. Archivio Ballista.

La lupa nera della 79^{a} Squadriglia su un «Ni 27», qui a Verona.
Archivio Ballista.

Il «Draken» di Rustignè, che forse sostituì quello abbattuto da Ancillotto. Si noti in secondo piano un piccolo pallone che serviva per la manutenzione dell'aerostato. Foto collezione privata.

Una vista del Piave dal «Draken» di Rustignè in quota. In lontananza la laguna. Foto collezione Privata.

Il **3 Dicembre 1917** il *34th Squadron* britannico arrivò a Istrana, dove fu raggiunto il **7 dicembre** dal *42th Squadron*. Il giorno di Santo Stefano poi, a Fossalunga si schierò il *45° Squadron*. Nello stesso periodo inoltre, sul campo di Grossa di Gazzo Padovano arrivavano *gli Squadron 28th* e *66th* caccia. Il *28°* assieme al *34°* formava il *51° Wing* al comando del tenente colonnello R.P. Mills mentre gli altri *Squadron* componevano il *14° Wing* agli ordini di sir Philip Bennet Joubert de la Ferté, futuro capo di stato maggiore della RAF. A questi erano aggregati il *4° Wing* e la *9ª compagnia di Palloni* disposti tra Vicenza e Treviso, il *Parco Velivoli* e un deposito a San Pelagio (PD). I comandi dei due *Wing* erano entrambi vicino a Gazzo (Villalta) mentre il comando generale del *Royal Flying Corps* (VIIª Brigata al comando di Webb Bowen) si trovava a Mantova. Non erano comunque i soli reparti inglesi presenti in Italia. Già dai primi del 1917 infatti il *Royal Naval Air Service* basava il suo *6° Wing* a Otranto. Nell'aprile del 1918 poi ad esso si aggiungeva il *67° Wing* a Taranto. Il primo dei reparti, che sarà rinominato in *66°* era equipaggiato con idrovolanti *Sopwith* mentre il secondo era composto da ricognitori *De Havviland DH4* terrestri. Gli aviatori britannici provenivano dal fronte francese e si distinsero immediatamente per la loro esuberanza ed «incoscienza». La mattina dell'8 dicembre, il pilota di un *Camel* inglese eseguì una serie di evoluzioni a bassa quota sul campo di Istrana e puntò contro quattro piloti dell'*82ª squadriglia*, che per non essere colpiti si buttarono a terra. Il velivolo però era così basso che urtò col carrello Rossetti, causandogli contusioni al braccio sinistro e la frattura di un dito. Il 15 e 16 dicembre i «Re8» del *34th* e *42th Squadron* entrarono in azione attaccando il campo di Vazzola - San Felice che poi venne smobilitato. I reparti prendevano così confidenza con il territorio.[99]

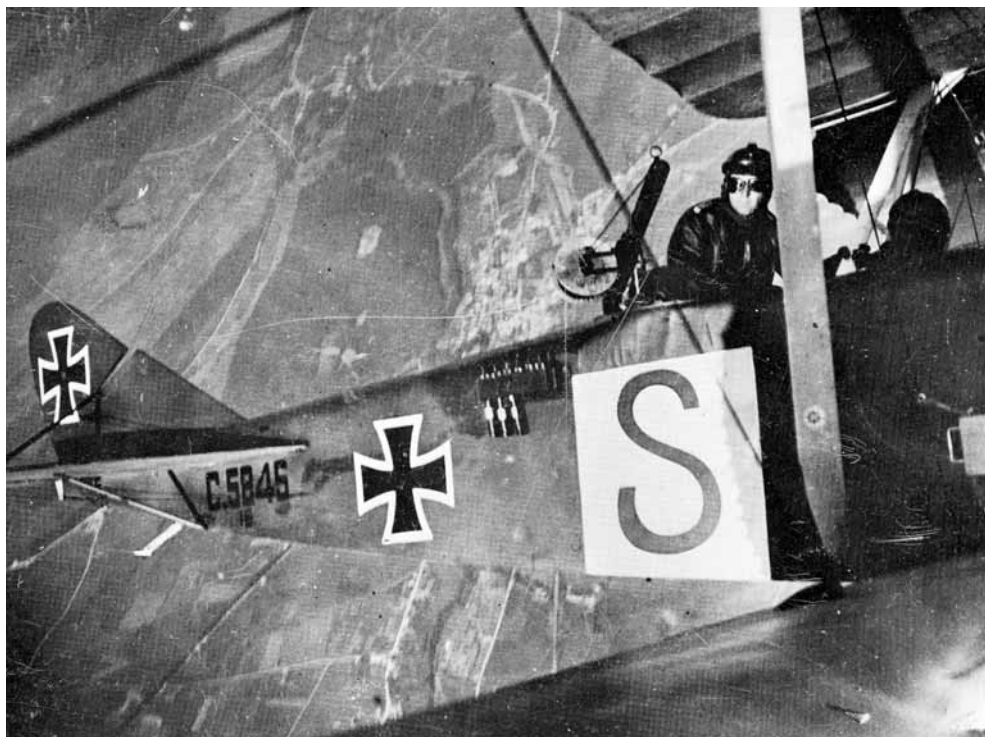
Il 5 dicembre un vecchio *Nieuport Ni11*, il 2265 pilotato da Giannino Ancillotto, e tre *SPAD* della *77ª Squadriglia* di scorta, volavano sopra Ponte di Piave. L'obiettivo era il pallone frenato di Rustignè. Gli austriaci con questo *Draken* osservavano il fronte dando indicazioni di tiro ad un pericoloso *Skoda 305*, grosso pezzo di artiglieria posizionato nelle vicinanze. Gli *Spad* di cui la *77ª Squadriglia* era dotata non potevano lanciare i razzi *Le Prieur*, per cui Ancillotto volava con un vecchio *Ni11* dell'*80ª*. Quando il pallone era minacciato da un attacco veniva rapidamente abbassato. Quel giorno nella foga di colpirlo il pilota originario di San Donà di Piave finì con l'attraversarlo dopo averlo fatto esplodere, portandosi a casa grandi brandelli di quella «vescica» che galleggiava nell'aria. L'avvenimento fu descritto nella *Domenica del Corriere* del 24-31 Marzo 1918, con un disegno di Achille Beltrame. Per questa impresa Giannino Ancillotto fu premiato con la medaglia d'oro al valore, e D'Annunzio lo battezzò l'*ala incombustibile*. Per un certo periodo Ancillotto si dedicò con particolare impegno alla caccia dei palloni e riuscì a distruggerne diversi: uno il 30 novembre a Fossalta, poi il 3 dicembre un altro a San Polo di Piave e il giorno dopo un terzo. Il 5 dicembre fu infine il turno di quello di Rustignè.

99 Norman Mc Millan nel suo libro «Offensive Patrol» descrive i divieti cui erano sottoposti i piloti inglesi sul fronte italiano. Era vietato: volare entro un raggio di 5 miglia nautiche da Venezia, spedire cartoline con le foto delle città, possedere una macchina fotografica, acquistare e consumare alcolici e vendere pane delle truppe a negozi o panifici locali.

Il DFW: il tuttofare tedesco

Come il «Brandemburg C-I», il «DFW» era un biposto da ricognizione e bombardamento. Di tutti i modelli della fabbrica di Lipsia, l'unico ad avere successo fu il C-V, che venne prodotto in circa 1000 esemplari. Arrivò sul fronte italiano con i reparti tedeschi (Fligerabteilung-FA) nel novembre del 1917 e vi rimase fino al marzo del 1918. Fu il protagonista principale della «battaglia di Istrana» del 26 dicembre 1917. L'aviazione austrotedesca non operò mai sui cieli del nostro fronte con folti reparti di bombardieri pesanti ma preferì sempre servirsi di questi robusti biposto e dei «Brandemburg». Nonostante il «DFW» fosse più piccolo di un bombardiere venne impiegato in massa nelle azioni sulle città italiane, specialmente di notte. Il C-V in particolare era assai veloce e portava circa 100 kg. di bombe. Poteva volare anche senza scorta e si dimostrò robusto e affidabile anche grazie al motore «Benz» che forniva al mezzo le sue particolari prestazioni che sono riportate nell'allegato 1. (Immagine a pag. 141).

La battaglia aerea di Istrana

Nel giorno di Santo Stefano del 1917, sui cieli di Istrana, in seguito ad un attacco portato dai velivoli dell'aviazione austrotedesca, ebbe luogo uno scontro che vide impegnati circa sessanta tra caccia e bombardieri e che viene considerato la più grande battaglia aerea dell'intero conflitto sul nostro fronte. L'azione rappresentò la risposta tedesca ad un incursione operata il giorno precedente da aerei dell'Intesa. Che cosa era accaduto? Il 25 dicembre 1917, tre *Camels* del *Royal Flying Corps* britannico lasciarono l'aeroporto di Grossa nei dintorni di Gazzo Padovano. La missione non era stata autorizzata dal comandante del campo ma veniva effettuata per iniziativa personale di due piloti, William «Billy» Barker e Harold «Steve» Hudson e da un terzo pilota del *28th Squadron*. I tre erano intenzionati ad attaccare a sorpresa il campo tedesco di Motta di Livenza. La festività del natale era infatti considerata tacitamente come un giorno di tregua e gli aviatori tedeschi non si aspettavano sorprese. I tre piloti del corpo di spedizione britannico, una volta raggiunta l'aviosuperficie di Motta, volevano lasciar cadere sul campo un pezzo di cartone sul quale avevano scritto: «*Al corpo aereo austriaco dal Royal Flying Corps inglese, coll'augurio di un natale allegro*». Una volta giunti sull'aeroporto tedesco i tre velivoli, in formazione ad ala, iniziarono a mitragliare con pallottole incendiarie *Buckingam* gli *hangar* e i baraccamenti al cui interno si stava svolgendo la festa di Natale. Scoppiarono alcuni incendi mentre i tre velivoli eseguivano nuovi passaggi per mitragliare le trincee dentro le quali i tedeschi cercavano nel frattempo rifugio. Al termine dell'attacco tra il personale del campo si lamentarono dodici caduti e diversi feriti. Quattro aerei furono danneggiati e uno distrutto. I tre *Camels* presero dunque la via del ritorno ma invece di fare rotta direttamente su Grossa atterrarono a Istrana. Là Barker e compagni ottennero di far riparare i fori prodotti sulle carlinghe dei loro velivoli dal fuoco contraereo tedesco. Facendo rappezzare gli aerei presso la base alla porte di Treviso, i tre aviatori del *Royal Flying Corp* volevano evitare di dover rendere conto della loro bravata ai propri superiori. Ad Istrana i tre si vantarono con il personale del campo di quanto avevano fatto sopra Motta di Livenza riservando ai tedeschi commenti sprezzanti. E' naturalmente facile immaginare quanto poco questi ultimi avessero gradito il regalo dei britannici, da loro considerato alla stregua di un attacco perpetrato a tradimento, violando la sacralità della festa del Natale. L'atto imponeva una ritorsione immediata che fu decisa per l'indomani. Il motivo per il quale l'aero-

Il DFW protagonista del bombardamento di Istrana del 26 Dicembre 1917.

Una vittoria di Scaroni del giorno di Santo Stefano 1917. Un DFW caduto a Musano di Trevignano (TV). Foto da riferimento bibliografico 54.

Mecozzi davanti all' «hangar» singolo di Istrana, distrutto nella battaglia di Santo Stefano. Archivio Varriale.

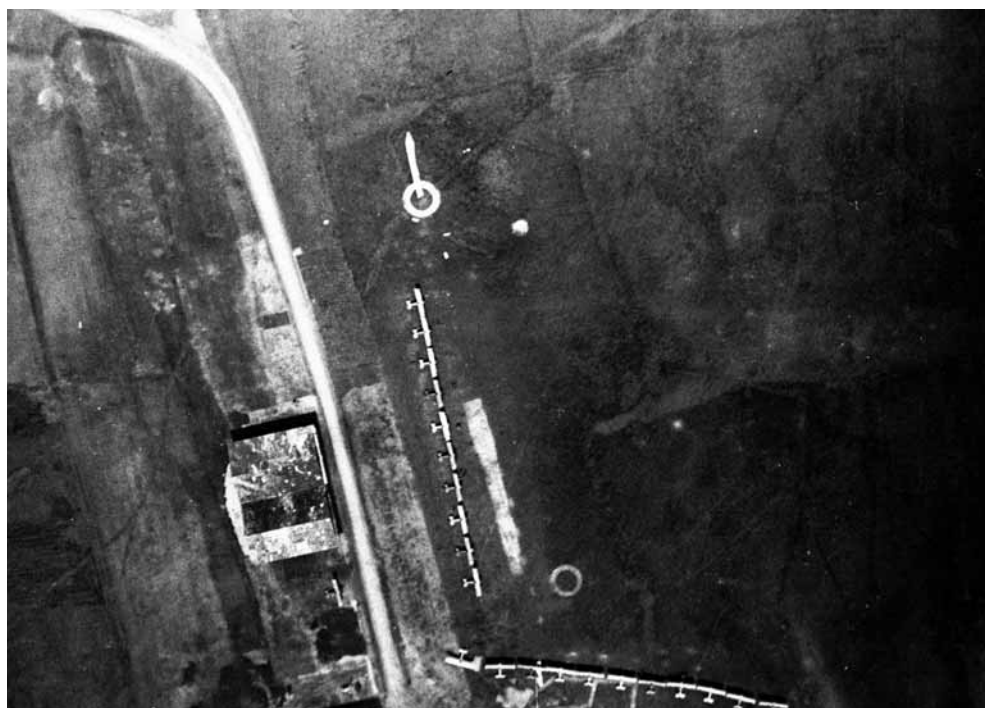
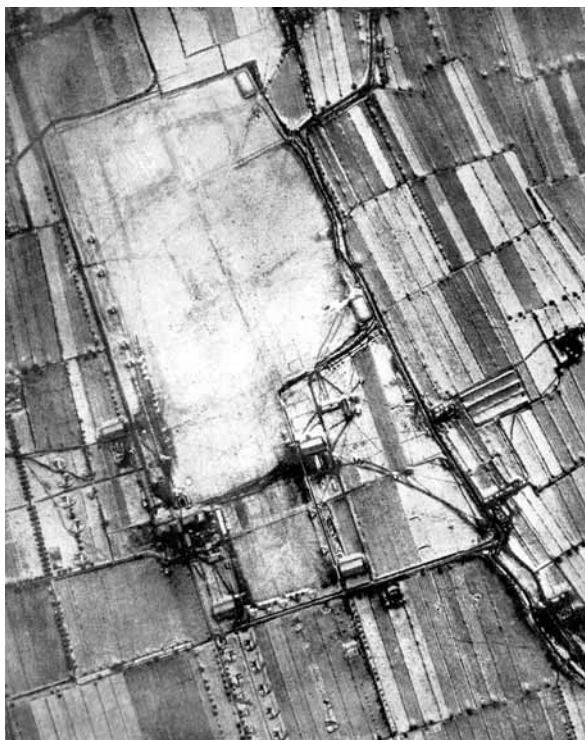



Foto aerea di Istrana nella primavera del 1918. Si nota la mancanza dell'hangar singolo della precedente immagine e della baracca ufficiali. Gli hangar rimasti sono già stati mimetizzati. Archivio Ballista.

porto di Istrana divenne l'obiettivo della reazione germanica non è chiaro. Non si sa cioè se da Motta qualcuno si sia alzato al termine dell'attacco britannico per seguire i tre *Camels* nel tentativo di scoprire la loro base di partenza, che venne così erroneamente identificata nell'aeroporto trevigiano, oppure se quest'ultimo fu colpito in ragione della sua ben nota posizione e importanza. In quel periodo vi si trovavano di stanza cinque squadriglie da caccia italiane (*70°,76°,78°,81°* e *82°*), due da ricognizione (*22°* e *36°*). Erano presenti anche gli inglesi con del *34th Squadron* da ricognizione con gli *Re8*. La mattina del 26 dicembre i velivoli con la croce di ferro giungono su Istrana alle 9 e 15. In quel momento vi sono in volo quattro caccia britannici tra cui quelli di tra cui di Jarvis Mulholland e Frayne che però si trovano lontano dal campo in normale missione di pattugliamento, nel quadro dei voli quotidiani previsti lungo le tre «rotte» loro assegnate. Il cielo è nuvoloso quando una formazione di 25 bombardieri *Dfw C-V* e *Aeg G-IV* accompagnata da 15 caccia giunge, del tutto inaspettata sul cielo della base italiana. Il personale di guardia dà subito l'allarme ma non viene creduto. Piloti e tecnici che passeggiano oziosamente per il campo non ritengono plausibile una sortita nemica nel giorno di Santo Stefano. Soprattutto non ritengono possibile un attacco delle dimensioni di quello riferito dalle sentinelle. La prima reazione è dunque di ilarità, poiché tutti pensano a uno scherzo delle vedette che vengono letteralmente mandate a quel paese. Non devono però trascorrere che pochi istanti prima che tutti si rendano conto di ciò che sta per accadere. La formazione tedesca diviene ben visibile in cielo mentre a terra scoppia il finimondo con i piloti che saltano sui propri aerei per decollare, i motori che tossiscono e non partono mentre gli specialisti si affannano attorno agli aeromobili e i velivoli si intralciano nel tentativo di decollare. Nonostante la sorpresa sia grande sedici caccia italiani tra fra *Nieuport 17* e *Hanriot Hd 1* riescono a decollare sotto le bombe che cominciano a piovere sul campo. Nel frattempo fanno la propria comparsa anche i quattro aerei inglesi che già si trovavano in aria. I velivoli dell'Intesa ingaggiano duramente i bombardieri germanici. A questo punto però accade qualcosa di apparentemente inspiegabile. Gli aerei tedeschi sono privi della protezione dei propri caccia che, pur essendosi presentati sul cielo di Istrana, stanno incrociando a una quota diversa e non intervengono nell'azione, lasciando i bombardieri in balia della caccia italiana e inglese. Nelle sue memorie Silvio Scaroni manifesterà perplessità per l'atteggiamento scarsamente combattività dimostrato dai piloti di scorta germanici. Secondo fonti mai confermate, alcuni di essi - proprio a causa della loro anomala condotta in battaglia - sarebbero addirittura stati passati per le armi una volta rientrati da questa sfortunata missione. Al momento dell'attacco, l'*82a Squadriglia* italiana ha in linea di volo otto apparecchi ed è ai suoi piloti che spetta il compito di decollare su allarme. Di servizio sono il tenente Flaminio Avet, Benvenuti e Teobaldi. Avet, dopo avere mandato in volo i due commilitoni corre nell'ufficio del comandante Fochessati per ricevere istruzioni. L'unico ordine possibile che l'ufficiale può però dare in un simile frangente è solo quello che dispone il decollo generale di tutti i velivoli. I piloti Comandone, Panero e d'Urso riescono a levarsi in volo; Avet invece, durante il rullaggio, viene colpito da una raffica di mitragliatrice che inchioda il suo aereo a terra.

Stessa sorte tocca anche ad un altro pilota dell'*82°*, Contardini, a cui altri colpi di mitragliatrice spezzano il longherone di un'ala. Avet, che non si da per vinto, assistito dal motorista Solenghi, riesce comunque a salire sull'ultimo *Hanriot* rimasto e a guadagnare il cielo. Della *70ª Squadriglia* comandata da Fougier, decolla il solo Ferrandi ma quel giorno la fortuna non è dal sua. Al primo sparo la mitragliatrice di bordo si inceppa mettendolo fuori gioco. Giorgio Michetti, Silvio Scaroni e Mario Fucini, appartengono invece alla *76ª Squadriglia*. I tre, sopra Musano e Camalò, riescono ad abbattere due bombardieri tedeschi *DFW*. Uno apparteneva probabilmente al *FA2* ed aveva ai comandi il pilota Edebohls. Ne poi danneggiano un terzo che è costretto ad atterrare a San Gaetano. Una volta giunto a terra, l'equipaggio distrugge il velivolo. All'abbattimento del *DFW* caduto a Camalò, partecipa anche il sottotenente Arthur Jarvis del *28th Squadron* del *Royal Flying Corps* di Grossa. I maggiori successi nel corso di questa storica azione sono però ottenuti dai piloti della *78ª Squadriglia*. Brenta e Mecozzi abbattono un *DFW* sul cielo di Volpago del Montello, Guido Masiero e Guglielmo Fornagiari, ne colpiscono mortalmente un secondo sopra Falzè, mentre Antonio Chiri ha ragione di un terzo, che precipita a Biadene. Altri due bombardieri germanici tipo *DFW* cadono infine per mano di Antonio Riva a Signoressa e a Camalò. Per i tedeschi le perdite sono pesantissime. Al termine dello scontro si conteranno ben otto bombardieri con la croce di ferro sicuramente abbattuti. In campo italiano l'unica vittima appare al momento il tenente Pallasch che insegue i velivoli germanici oltre la linea del fronte e viene colpito finendo prigioniero. Anche l'*81ª Squadriglia* ha preso parte al combattimento senza però riportare successi. Al termine dello sconto i bombardieri tedeschi si disperdono ad una quota di trecento metri nel tentativo di guadagnare le proprie linee, inseguiti dai caccia italiani e inglesi. Così Fucini racconta quei momenti: «Un'ala sfiora la mia. L'urto non avviene per miracolo, ma una ventata scuote il mio apparecchio e mi costringe a riprendere con paziente spasimo la mira rimanendo sotto il tiro avversario. Qualcuno mi aiuta: un camerata volteggiando piomba anche lui addosso al velivolo nemico, che oscilla e sbanda cercando salvezza in manovre disordinate. Non passerai il Piave! Ecco, finalmente! Inclina un'ala verso terra, discende sbandato, piomba in un campo, una vampata lo avvolge all'istante. E uno! Dov'è un altro? Un altro! Ma com'è difficile scegliere, oggi! Mentre volteggio per cercare un nuovo bersaglio, raffiche rabbiose mi investono. È un osservatore crociato che mi tempesta dal fianco. Per poco: un nostro caccia lo affronta. Li lascio alle prese per piombare contro un altro che mi passa davanti, già a tiro. Ma che cos'è ora? Davanti a me passano scendendo a picco lunghe ombre grigie, una dopo l'altra. Ah! Sono bombe. Mi colpiranno? Non ho tempo di pensarci. Guardo in alto il velivolo che le lancia, in basso lo scoppio: a vuoto; scavano buche in un prato. Riprendo l'attacco, miro a lungo, sparo. Ma mentre faccio uno scarto brusco per evitare il fuoco del mitragliere che mi avventa una lunga raffica, vedo un bagliore davanti a me, fra le ali; sento in carlinga uno schianto. Sono stato colpito? Incendiato? Un attimo; capisco. Il bagliore è un riflesso del sole sull'elica, lo schianto è un sobbalzo delle cartucce squassate dal mio scarto violento che per poco non mi ha proiettato fuori. La cintura di bordo mi ha trattenuto a mala pena. L'allarme

Sopra: bombardamento della zona ovest della Comina (PN). Il campo era anche chiamato «di Roveredo», mentre il terreno praticamente era tutto nel comune di San Quirino. (Foto «Illustrazione Italiana»). In altro a destra: il campo di Casoni di Mussolente imbiancato nei primi giorni di Febbraio 1918. (Foto da riferimento bibliografico 54). A destra: La mappa allegata alla circolare per l'istituzione dei finti campi. Sono state aggiunte dall'autore le tracce di due rotte che uniscono Aviano con Venezia e con Padova. Si può notare che passano in prossimità di due campi simulati. (Archivio Varriale).

Scaroni con i suoi compagni della 76ª a Casoni davanti all'Hanriot di Baracchini. Foto da riferimento bibliografico 54.

A sinistra: Bartolomeo Arrigoni sul suo fido «SVA». (Foto «Illustrazione Italiana»). A destra: Piloti inglesi a Villa Cariolati-Setti presso Fossalunga di Vedelago . (Foto riferimento bibliografico 95).

ridicolo raddoppia la mia furia. Torno addosso al fuggente. Alle mie nuove raffiche il mitragliere nemico apre le braccia e si accascia, sbattuto dal vento, attraverso la fusoliera. Sento già l'ebbrezza della nuova vittoria... Ecco, sì, anche questo precipita! Ma lo perdo di vista, sotto le mie ali. Virando per cercarlo, mi trovo di fronte un altro dei nostri; evito ancora un cozzo mortale con una manovra spasmodica. Il biposto crociato è sceso malamente in un prato: cappottato. Cerco i nemici e i camerati. Vedo un roteare di ali lontane; giù sul campo nulla. Ormai non ho più cartucce; non mi resta che atterrare».[100] E' quasi mezzogiorno quando una seconda ondata di velivoli germanici punta sul campo di Istrana. Questa volta però, gli attaccanti non possono più contare sul vantaggio della sorpresa. Scoperti con ampio anticipo, circa dieci velivoli tedeschi, vengono intercettati dai britannici - guidati da James Michell - già sopra il Montello. Un aereo del *BoGw 4* e uno del *BoStaffeln 19* cadono a Pederiva, il primo pilotato dal Lt. Ernst e il secondo dal Lt. Niesz. Rinunciano quindi a proseguire verso il loro obiettivo e si liberano del carico di bombe che trasportano sopra Montebelluna. Scaroni (*76° Squadriglia*) e Brenta (*78° Squadriglia*) si levano di nuovo in volo riuscendo ad abbattere un altro bombardiere avversario. Alla fine della giornata gli aviatori tedeschi avranno pagato un pesante tributo al proprio desiderio di vendetta, dovendo accusare la perdita di ben undici velivoli. Nel frattempo infatti, altri due aerei vanno ad aggiungersi all'elenco di quelli abbattuti: una caccia *Albatros D-III* precipita alle porte di Treviso mentre un altro *DFW* cade a Susegana. Anche le perdite italiane non sono comunque trascurabili. Quattro specialisti della *70° Squadriglia* rimangono uccisi durante l'attacco della prima ondata. L'«*hangar*» *Bessoneau* e cinque velivoli tipo *Hanriot* vengono distrutti da una bomba incendiaria. Il tenente Pallasch della *78° Squadriglia*, che aveva inseguito i bombardieri attaccanti oltre le nostre linee è fatto prigioniero e il suo aereo è perduto. Due *Hanriot* dell'*82° Squadriglia* sono distrutti al suolo e altri due vengono danneggiati. Rimane danneggiato anche l'*hangar* tipo *Centocelle* singolo che serviva da alloggiamento per la truppa.

La fine del 1917

Dai primi di **dicembre del 1917**, ogni giorno i reparti inglesi garantivano quattro pattugliamenti su tre rotte, con formazioni di quattro - sei velivoli ciascuna. Seguivano una *rotta occidentale* che da Asiago li portava al Monte Grappa nelle ore di massima attività. C'era poi una *rotta centrale* che lungo due direttrici andava da Valdobbiadene a Pieve di Soligo e da Farra di Soligo a Conegliano, fino davanti alle linee inglesi. Vi era infine la *rotta orientale*, con una sola missione al giorno, che portava i velivoli britannici da Conegliano a Ceggia. Inoltre il *Royal Flying Corps* doveva con sei aerei scortare i *RE8* nella ricognizione strategica e occuparsi anche di proteggere i reparti da bombardamento. La *rotta centrale* fu subito allungata fino a Vazzola dato che l'artiglieria inglese, con velivoli e palloni, avrebbe dovuto operare sulla destra del XIV° Corpo d'Armata. Nonostante questi impegni per i britannici, volare in Italia sembrava essere una vera vacanza, rispetto all'esperienza maturata sui

100 Mario Fucini, *Voli sul nemico*, op. cit.

cieli della Francia. Secondo quanto racconta Thomas Williams, che prestò servizio nel nostro paese, i tedeschi «non mostravano la determinazione di quelli incontrati sul fronte occidentale, dove la lotta era al coltello, in Italia non erano così aggressivi». Gli inglesi non rimasero fermi neanche l'ultimo dell'anno, Agli **inizi di gennaio del 1918**, il capitano Richard J. Dawes soprannominato «Dickie», R. Brownell e H. Moody, tutti del *45thSquadron* di Fossalunga, si scontrarono con un *Albatros* su Pieve di Soligo e lo abbatterono. Un'ora dopo, il secondo e il terzo inglese, ebbero un'altra vittoria su Paderno. Il *45thSquadron* di Fossalunga era molto attivo nella zona del Livenza. Il **10 Gennaio 1918**, Peter Carpenter con il *Camel B3929*, poco dopo le dieci, ebbe ragione di un *D-III* su Ceggia. Nelle file del *45thSquadron* erano molto attivi anche il capitano Thomas F. Williams e R. Brownell che abbatterono un *Albatros DIII* a Portobuffolè. Il giorno dopo Williams nè abbattè un altro a Vittorio Veneto col suo *Camel B6282*, mentre Brownell rispose con una vittoria su San Stino di Livenza. Contemporaneamente Matthew Frew, del medesimo reparto, distrusse un *D-III* a Motta di Livenza. Il **12 Gennaio 1918** Kenneth Montgomery e il tenente Lingard, a sudest di Fonzaso si scontrarono con un *Albatros* e lo misero fuori uso. Per Montgomery fu la 12 e ultima vittoria personale.

Molto impegnate erano anche le squadriglie da ricognizione di Istrana pur se perseguitate dalla malasorte. A fine novembre la *36a* e la *22a* iniziarono la sostituzione degli *SP* col *SIA 7b*, ma già il 23 il caporale Vadagnotto della *36a* precipitò e morì con uno di essi per cedimento strutturale, durante il trasferimento da Mirafiori. Così la *36a* venne a trovarsi quasi senza mezzi, per i problemi accusati del *SIA*. Poteva contare su solo due *SP3* efficienti. Il **16 dicembre 1917** poi, sul Solarolo, cadde colpito dalla contraerea, un altro *SIA 7b*. Il sergente Bassi ed il tenente Micheluccini perirono durante quella sfortunata missione e, purtroppo per loro, furono anche dimenticati nel conferimento delle onorificenze alla memoria.

Il **30 Dicembre 1917**, col favore delle tenebre, vennero bombardati i campi di Aviano e Comina che in quel momento erano illuminati perché in attesa del rientro di aerei austrotedeschi in azione su Treviso e Padova. Per i velivoli alleati fu dunque molto facile individuarli e colpirli. Lo stesso giorno venne attaccato il campo di Godega Sant'Urbano. Il *Caproni Ca 4216* di Maurizio Pagliano (capitano), Luigi Gori (tenente), Arrigo Andri (soldato) e Giacomo Caglio (soldato) della *1a Squadriglia* di San Pelagio, fu ingaggiato da Benno Fiala della *Flik 56J*. Il bombardiere precipitò nella frazione di Casoni di Susegana, in località Fornace Vecchia, vicino all'incrocio che porta a Santa Lucia di Piave. Tutti e quattro i membri dell'equipaggio persero la vita. Sul luogo nel quale il velivolo cadde al suolo, nel 2005 è stato collocato un monumento alla memoria dei 4 aviatori che ricorda il tragico evento. Maurizio Pagliano era il comandante dell'unità e assieme a Luigi Gori si era conquistato grande notorietà per le incursioni su Pola, alle quali aveva partecipato anche D'Annunzio. Nel difficile 1917, l'anno di Caporetto, l'aviazione italiana nonostante le perdite seppe riprendersi. Terminò quegli infausti mesi con circa 700 combattimenti sostenuti, 173 aerei nemici abbattuti da nostri velivoli e 23 dalla contraerea. I gruppi da 8 diventarono 12, le squadriglie da 47 passarono a 73 e le sezioni ae-

rostatiche (palloni) salirono da 11 a 24. Durante la pausa invernale Pier Ruggero Piccio, Fulco Ruffo di Calabria e Francesco Baracca, testarono a Torino i nuovi caccia *Pomilio Gamma* e *Ansaldo Balilla*, formulando su entrambi pareri negativi. Oltre alle perdite accusate a seguito di incidenti di combattimenti sfortunati, si facevano sentire anche quelle per sviste di navigazione. Il sergente Alberto Rettori ad esempio, dell'*81° Squadriglia* con un *Ni 27* il **15 Gennaio 1918** atterrò per un errore sul campo di San Fior di Sopra e fu preso prigioniero. Come era ormai in uso, i tedeschi lanciarono il giorno dopo un messaggio entro le linee italiane con queste parole: «Agli aviatori italiani ! Il Sergente Rettori Alberto è incolume. Gli aviatori tedeschi. 16-1-18». Lo stesso giorno alle 10.30, Peter Carpenter con M. Frew del *45thSquadron* di Fossalunga distrussero due *Albatros* e un *DFW* a Vazzola e che furono incendiati. Dallo stesso *squadron* in gennaio il Cap. Kennneth Montgomery passava a Grossa al comando del 66°.

Il 1918: l'ultimo anno di guerra

Con l'**inizio del 1918** furono adottate nuove misure per rendere più efficaci le azioni contro l'avversario ed altre per migliorare la difesa delle nostre forze. Maggiore attenzione venne dedicata al bombardamento notturno con azioni collettive. Inoltre furono potenziate l'aviazione montana, i servizi di scorta e i pattugliamenti regolari.[101] Vennero inoltre approntati altri 25 aeroporti e reso più efficiente il collegamento con la fanteria e l'artiglieria. La ricognizione strategica ebbe costituiti altri reparti preparati ad addentrarsi sul territorio ostile ed equipaggiati con i nuovi e velocissimi *SVA*. Anche il numero delle scuole di volo risultò incrementato. Venaria (TO), Pisa (San Giusto), Coltano (PI), Foiano Della Chiana (AR) e Cameri (NO) ospitarono centri per l'addestramento di base. Scuole per il passaggio ai vari tipi di velivoli erano invece attive a Torino (Mirafiori), Cascina Malpensa di Busto Arsizio (VA), Vizzola Ticino (VA), Cascina Costa di Gallarate (MI). Presso la base del quartiere romano di Centocelle erano invece ubicate la «Scuola Volo» e la «Scuola Osservatori». L'addestramento all'acrobazia e al tiro si svolgeva a Furbara di Cerveteri (RM), Capua (CE), Gioia Del Colle (BA) e Grottaglie (TA). I piloti da bombardamento infine, venivano addestrati a Foggia su 3 campi indicati come «Nord», «Sud» e «Ovest». Una volta che gli aviatori avevano terminato il loro ciclo di istruzione dovevano essere assegnati a una squadriglia. Altre volte invece era necessario costituire squadriglie *ex novo*. Per questo operavano 3 CFS, acronimo di *Centro Formazione Squadriglie,* a Ghedi (BS), Ponte San Pietro (BG) e Riva Di Chieri (TO), con il compito di formare il giusto amalgama fra i piloti. Da ultimo, era stata organizzata una rete di depositi (Parco aerei) a Poggio Renatico (FE), Rubiera (RE) e Taliedo alle porte di Milano[102]. Il **19 Febbraio 1918** fu diramata ai reparti una circolare recante la notizia che a titolo sperimentale erano stati allestiti 2 campi «simulati» a Visnadello e a Casale sul Sile alle porte di Treviso. Le strutture, che avevano la funzione di trarre in inganno l'avversario, erano poste alla dipendenze della 3ª Armata e furono attrezzate come veri campi di volo. Poco distante di ognuno di essi erano state sistemate unità di segnalazione che usavano i codici austriaci. Da Marcon il comando d'Armata aveva discrezione di

101 I pattugliamenti regolari furono resi possibili grazie al supporto britannico. Le forze aeree italiane erano infatti già impegnate in altri servizi..

102 Luigi Contini, *L'Aviazione Italiana in Guerra*, op. cit.

farle funzionare o di disattivarle all'occorrenza. I piloti italiani e alleati erano avvisati di evitare l'atterraggio presso quelle strutture e di farsi riconoscere quando le sorvolavano. L'inganno era stato studiato in modo da scattare nel momento in cui i bombardieri austriaci erano di ritorno dalle azioni notturne. In zona i riflettori venivano spenti e sospesa l'azione della contraerea, mentre gli impianti di segnalazione dei finti campi si illuminavano, inviando agli aerei avversari l'autorizzazione all'atterraggio. A terra erano in agguato forze pronte a distruggere i velivoli austrotedeschi non appena avessero toccato il suolo. Non esistono però notizie che confermino che il tranello abbia mai funzionato. Anche gli austriaci tentarono di raggirare gli italiani. I piloti della *Flik 4D* infatti, al ritorno dalle missioni, quando si dirigevano al campo di Belcorvo vicino a Bibano presso Godega di Sant'Urbano (TV), erano inseguiti dai nostri caccia che intendevano scoprire la base dalla quale i velivoli con la croce di ferro si erano alzati in volo. Per evitarlo, tutta la zona fu completamente mimetizzata e venne allestito un finto campo a Orsago. Il **30 luglio 1918** gli aerei della duplice monarchia, al momento di far ritorno al base, invece di atterrare a Belcorvo, proseguirono fin sopra la base fantasma. I caccia italiani quindi attaccarono inutilmente un campo vuoto.[103]

Il **25 gennaio 1918** Antonio Reali della *79ª Squadriglia* pilotando il *Nieuport Ni 5845*, riuscì a prevalere sull'*Albatros 153.70* ai cui comandi era l'asso austriaco Franz Lahner della *Flik 55/J* che si salvò. La vittoria però non venne riconosciuta a Reali perché egli non poté provare che l'avversario aveva toccato terra. Lahner fu poi nuovamente abbattuto il **21 Febbraio** da Antonio Chiri che quel giorno volava in coppia con Guglielmo Fornagiari. I due aviatori della *78ª Squadriglia* stavano scortando un *Savoia Pomilio* della *33ª*. L'*Albatros 153.158* cadde vicino ad Asiago anche questa volta la vittoria non fu riconosciuta nemmeno a Fornagiari. Protetto dalla sua buona stella. ll fortunato Lahner ne uscì di nuovo indenne.

L'Albatros D III e V

L'«Albatros» fu derivato da un modello da competizione del 1914. Il progettista Robert Thelen adottò tra i primi per la fusoliera, una struttura a guscio composta da ordinate e sei longheroni in legno, con rivestimento in compensato lavorante. Le ali tradizionali erano state realizzate con longheroni scatolati e irrigidite con montanti e tiranti in acciaio. Il punto di forza del velivolo era il motore, un «Mercedes D-III» da 160 cv. a 6 cilindri in linea che si dimostrò probabilmente il migliore dell'epoca. Gli «Albatros» furono assegnati alle squadriglie a partire dall'agosto del 1916. Il solo difetto di questi aerei era rappresentato dalla scarsa visibilità anteriore e superiore. Il problema fu parzialmente risolto abbassando l'ala superiore nella versione D-V. Le prestazioni sono riportate nell'Allegato 1.

Il **30 gennaio** sul campo di Casoni di Mussolente, il *SIA* di Gori e Costa della *36ª Squadriglia,* fu protagonista di uno scontro frontale con un *Pomilio* della *132ª* pilotato da Canova che, per un guasto al motore, era in atterraggio nella direzione opposta a quella consentita. I piloti coinvolti furono tutti sanzionati. Dal **28** al **31** dello stesso

103 Innocente Azzalini e Giorgio Visentin (a cura di), *Diari dell'invasione: Godega, Bibano, Pianzano: 1917-1918*, Godega Sant'Urbano, Grafiche De Bastiani, 2002.

mese, a causa del maltempo, nelle operazioni sul settore Asiago-Brenta, la ricognizione prese il posto dei bombardieri che dalla zona di Padova, su cui gravava una spessa coltre di nebbia, non potevano decollare. Si optò per colpire gli obiettivi previsti con uno spezzonamento leggero. Durante quelle giornate di missione furono distrutti 17 velivoli avversari. Gli italiani ne persero 6, la maggioranza dei quali in incidenti.

A cavallo tra **gennaio e febbraio** la pianura veneta venne coperta da una nevicata uniforme che rendeva particolarmente visibile il terreno nelle notti di luna. Il campo di Istrana fu così bombardato per due giorni di seguito il **31gennaio** ed il **1 Febbraio**. All'epoca della Grande Guerra le operazioni di bombardamento eseguite col favore delle tenebre erano facilitate dal fatto che non erano ancora stati sviluppati né strumenti né tecniche per la caccia notturna. La **notte sul 31** perdemmo due *Hanriot* e altri cinque rimasero danneggiati. Lo stesso accadde ad altri sette la notte seguente. Il **2 gennaio** fu quindi deciso il trasferimento di una coppia di squadriglie. La *76ª e* la *81ª* andarono a rischierarsi a Casoni di Mussolente e un mese dopo anche la *22ª* e la *36ª* saranno spostate sullo stesso campo. Gli Inglesi in quel periodo mutarono la strategia impiegata nelle incursioni sugli aeroporti effettuate con gli Re8, affiancando loro i Camel armati di 4 bombe Cooper da 20 libbre. Il 9 Febbraio una formazione composta da velivoli del 28° e 66° squadron attaccò il campo di Casarsa. La sorpresa fu totale. Gli aerei colpirono un hangar, alcune baracche e la ferrovia e poi tornarono a Grossa dividendosi in due formazioni.[104] Il giorno dopo il 66° venne spostato nel nuovo campo di Limbraga a Treviso. Si trattava dell'ippodromo cittadino trasformato in aeroporto ad uso degli inglesi.

Il **5 Febbraio** la sezione aerostatica di Ponte di Piave (TV), con ogni probabilità la III° della 3ª Armata, ricevette in dotazione il primo pallone frenato progettato nel nostro paese: l'Avorio-Prassoni (A.P.). Quella in programma quel giorno era dunque l'ascensione d'esordio del nuovo *draken* italiano. A bordo si trovava un veterano degli osservatori, il tenente Gugliemo Soster. L'ufficiale deteneva il record dei lanci col paracadute dagli aerostati. Quando un pallone veniva attaccato da un caccia non c'era molto che si potesse fare. L'unica soluzione era riportarlo al suolo il prima possibile. Gli osservatori erano infatti armati soltanto con una rivoltella con la quale al massimo potevano sparare qualche pistolettata all'indirizzo del velivolo aggressore. Il 5 febbraio dunque, quando gli austriaci scorsero il nuovo pallone italiano innalzarsi poco oltre il Piave per spiare le loro attività, subito inviarono un velivolo a tentare di abbatterlo. Purtroppo per il lui, quel 5 febbraio Gugliemo Soster era destinato ad incrementare il suo record di lanci col paracadute. L'Avorio-Prassone colpito dalle raffiche di mitragliatrice esplose dalle armi del caccia con la croce di ferro, si incendiò sotto gli occhi dell'inviato di punta del *Corriere della Sera* Guelfo Civinini che assisteva all'ascensione. All'ufficiale italiano non restò all'altro da fare che gettarsi dalla navicella e - brandendo il revolver contro l'avversario - scendere lentamente a terra col paracadute.

Fra le misure di ritorsione poste in atto dalla nostra aeronautica per rispondere ai bombardamenti subiti da Treviso, Padova e Venezia, vi fu il **18 febbraio 1918** un'azione realizzata dai velivoli della *87ª Squadriglia.* Decollati dall'aviosuper-

104 Norman McMillan, *Offensive Patrol*, London, Jarrold, 1973.

ficie patavina di San Pelagio e sorvolata Borgo Valsugana (TN) e la Val Fiemme, attaccarono la stazione di Bolzano. Dopo avere attaccato il capoluogo altoatesino gli aerei raggiunsero e bombardarono Innsbruck. Sulla via del ritorno si divisero sopra Glorenza. Uno di essi, ai comandi di Palma raggiunse Castendedolo (BS) dopo una ricognizione fotografica, mentre gli altri attraversarono la Valtellina e la Val Seriana raggiugendo Ponte San Pietro (BG). In tutto percorsero circa 500 Km. Due giorni dopo la I° Sezione ripeté l'impresa da Sovizzo (VI). La formazione era composta da Orisini, Palli, Palma e Arrigoni. Altri 400 Km di volo percorsi senza intoppi per andare a colpire lo scalo ferroviario di Innsbruck. Missioni di queste durata diventavano ora possibili grazie al nuovo *SVA*, veloce e affidabile. I tempi dei voli incerti sui traballanti *Farman* erano ormai lontani. Il **24 febbraio 1918** l'aeroporto del Lido di Venezia fu pesantemente attaccato dall'aviazione imperiale austriaca. Un aereo italiano venne distrutto al suolo e altri 7 danneggiati. Intanto le incursioni inglesi sui campi tedeschi non davano più i risultati sperati. L'effetto sorpresa era finito e in una di queste azioni, il 22 febbraio K. Montgomery del 66° squadron veniva abbattuto dalla contraerea a Rustignè (vicino al Draken Austriaco) finendo prigioniero.[105]

La vita del pilota è sempre appesa ad un filo. Il **26 febbraio** Alessandro Resch, con Leopoldo Eleuteri e il sergente Giuseppe Ghislanzoni della *70ª Squadriglia* partirono per una missione su Gallio, Foza e Monte Lisser. Ghislanzoni ebbe subito problemi al motore e tornò a terra mentre gli altri due lo attesero in volo sul campo. Dopo la riparazione Ghislanzoni riprese il volo. Raggiunto il Monte Melago, la pattuglia entrò in una nube ma all'uscita il sottufficiale era sparito. Si saprà poi che, rimasto da solo, fu abbattuto in fiamme da tre caccia in Val Chiana. La vittoria venne accreditata all'asso austriaco Kurt Gruber con il *Phoenix D-I 228.24* della *Flik 60/J* di Grigno. Lo stesso giorno i velivoli con la croce di ferro portarono su Venezia il più pesante attacco aereo di tutta la guerra. 50 bombardieri apparvero sul cielo della città lagunare lasciandovi precipitare sopra 200 bombe. Altri 22 ordigni furono quindi sganciati su Mestre. Anche due navi risultarono colpite, il cacciatorpediniere *Giovanni Acerbi*, classe «Sirtori», che dislocava 845 tonnellate e l'esploratore leggero *Aquila* da 1750 tonnellate di stazza. I danni in città furono notevoli, soprattutto al patrimonio artistico, ma per fortuna si lamentò una sola vittima.

L'attacco subito dall'aeroporto di Istrana a dicembre del 1917 aveva fatto sì che alcune squadriglie ne venissero allontanate. A fine febbraio infatti, presso la base alle porte di Treviso rimaneva solo il *34th Squadron* britannico. Nell'area decentrata di Fossalunga erano invece sistemati la nostra *70ª Squadriglia* da caccia, la *112ª, 117ª* e *131ª Squadriglia* da ricognizione ed il *45th Squadron* inglese. Ciò conferma l'ipotesi che era già in atto la decisione di smobilitare il campo per spostarlo sotto la Postumia Romana. Questa scelta però non ebbe mai pratica realizzazione e si preferì invece mimetizzare opportunamente le infrastrutture già esistenti. **Tra la fine di febbraio e gli inizi di aprile** ripresero i bombardamenti italiani su Pola. Trieste fu invece risparmiata. Il 21 febbraio il pilota britannico V.F. Hargreaves del *66th Squadron* di Grossa ebbe un incidente di volo e fu seppellito a Paese.

105 Mario Bernardi, *L'Aviatore Inglese,* Oderzo, Libreria Editrice Opitergina, 2011.

Nascita dei campi decentrati di Treviso

Con la battaglia di Istrana venne dimostrata la vulnerabilità dei campi di volo conosciuti. Si trattava di installazioni troppo facilmente individuabili e spesso occupate da un eccessivo numero di velivoli che le trasformava in obiettivi appetibili per le formazioni di bombardieri. Con ogni probabilità, di uno spostamento della pista di Istrana si cominciò a parlare già dal gennaio del 1918. Le squadriglie furono decentrate nell'area di Fossalunga o in altri campi vicini. Iniziarono i lavori per gli *hangar* a sud della Postumia Romana, come si intuisce in una piantina della 2ª Armata risalente all'aprile di quell'anno. Le cose però andarono diversamente dal previsto. Si sperimentò la mimetizzazione sulle costruzioni già esistenti e fu sospeso l'allestimento di nuove strutture. **Nei primi mesi del 1918** erano stati iniziati anche i lavori per la realizzazione dei due campi *decentrati* di San Luca (Paese) e Quinto. Questi furono costruiti su terreni comuni, senza abbattere troppi filari di gelsi, utilizzando le case esistenti per alloggiare il personale e impiegando le tende mimetizzate per nascondere gli aerei. Al massimo furono montate baracche e tettoie in legno come accantonamenti dei velivoli. Tali campi erano attivi tra marzo e aprile.

Carta dei reparti aerei della 2ª Armata datata 14 aprile 1918. Si noti che il campo di Istrana è posizionato sotto la Postumia Romana. Questo conferma la probabile intenzione di spostare l'aeroporto. Archivio Varriale.

Il campo di San Luca di Paese (TV)

Il campo sorto in località San Luca - nel comune trevigiano di Paese - si sviluppava su un'area irregolare di 700x700 m. circa. Posizionato a ridosso del borgo omonimo veniva chiamato anche «di Padernello». Fu sede fin da **metà marzo del 1918** delle squadriglie *78ª*, *79ª*, *115ª* e *139ª*. **Tra marzo e maggio** vi sarà destinata anche la *75ª* e in **aprile** diverrà base di una sezione di *SVA*. Da **ottobre** infine, anche il *34*th *Squadron* e 6 *Bristolfighter* inglesi andranno ad aggiungersi alle formazioni operanti in loco. Su questa base volarono ben 11 assi dell'aviazione italiana. Quanto ai mezzi di cui disponevano le unità schierate a San Luca la situazione era quella che segue. Agli inizi del 1918 furono introdotti i primi *Nieuport Ni 27* di produzione francese, per compensare la carenza delle forniture degli *Hanriot*. I nuovi velivoli vennero distribuiti a varie squadriglie tra le quali la anche *79ª*. La *78ª* invece volava sugli *Hanriot HD1* e su alcuni *Ni 17* superstiti. La *115ª* e la *139ª* operavano con i robusti *SAML*. La *139ª* poi, passò in quel periodo sui fragili *Pomilio* riducendo drasticamente le proprie attività. La *75ª* nel breve periodo in cui rimase a San Luca, era equipaggiata con i *Ni 17,* con qualche *Ni 27* e con alcuni SVA. Mentre era dislocata presso la base trevigiana ricevette in carico 3 *Hanriot*, un *Ni 17* e 10 *Ni27*, potendo così contare su un maggior numero di macchine di tipo diverso. Ogni squadriglia aveva assegnato un ben preciso settore del campo. La *79ª* era probabilmente posizionata lungo il lato est all'altezza di *Casa Netto*, mentre la *78ª* era sul lato nord-est divisa in tre sezioni. Tutte le formazioni erano provviste, per ogni singolo aereo, di propri *hangar* tenda modello *Mercandino* in tela oppure *Sarzotto*. Potevano inoltre contare su un *hangar* grande in tela tipo *Bessoneau*. Presso il riferimento 2 evidenziato sulla mappa, era impiantata la stazione telegrafica che con ogni probabilità serviva anche il comando del XV° gruppo ubicato a Paese presso *Casa Onesti*. I documenti dell'epoca lasciano intuire che il lato sud-ovest del campo era occupato da una serie di ricoveri *Sarzotto* (rif.26), di tettoie, di *hangar* in tela e simili, che erano stati allestiti sul fondo di una cava dalla quale in precedenza i militari avevano estratta la ghiaia per realizzare i sottofondi delle baracche e per i lavori sull'area di decollo . Lo scivolo era posizionato verso il centro del campo. La cava è esistita fino agli anni '70 del secolo scorso. Nei pressi dell'incrocio del borgo di San Luca sembra fosse presente un altro *hangar* di grandi dimensioni. Comunque, tutto il lato ovest della base era occupato dalla ricognizione con le squadriglie *115ª* e *139ª*. Vi si trovava acquartierata anche la IV° Sezione *SVA*. L'area del campo era stata attrezzata con una serie di infrastrutture in cemento armato, per lo più vasche d'acqua e piazzole per mitragliatrici. Tre di questi serbatoi, benché ricolmati, sono tutt'ora esistenti. Gli ufficiali risiedevano nelle case signorili vicine. Racconta Mario Fucini di ritorno da una licenza: «..Trovai la 78ª stabilita a San Luca, insieme con la 79ª, bellissimo gruppo, conosciuto per la fedeltà nelle scorte, per la maestria dei piloti, alcuni già assi, cioè abbattitori di cinque o più aeroplani… In paese noi della squadriglia abbiamo una villetta per la mensa e l'alloggio». Lo stabile occupato da Fucini e compagni è la villa *Vettorello* ora *Scarpa,* sita nella frazione di Porcellengo. La mensa si trovava invece

Mappa del campo di San Luca tra Padernello e Porcellengo di Paese (TV)

1: Vasche Acqua
2: Telegrafo
3: Comando gruppo
4: Falegnameria
5: Latrina
6: Trincea I^sezione
7: Hangars I^sezione
8: Casermetta
9: Chiosco Ufficiali
10: Trincea II^sezione
11: Hangars II^sezione
12: Tettoia riparazione Velivoli e officina
13: Hangars Bessoneau
14: Perimetro campo
15: Trincea III^sezione
16: Hangars III^sezione
17: Parapalle
18: Ingresso
19: Segnale atterraggio
20: Accantonamento in cava
21: Zona Hangar della 79^ squadriglia
22: Hangar Sq. ricognizione e sezione SVA
23: Zona baraccamenti ...
24: Trincea Squadron Inglese
25: Area di Decollo
26: Hangars Sarzotto
27: Polveriera

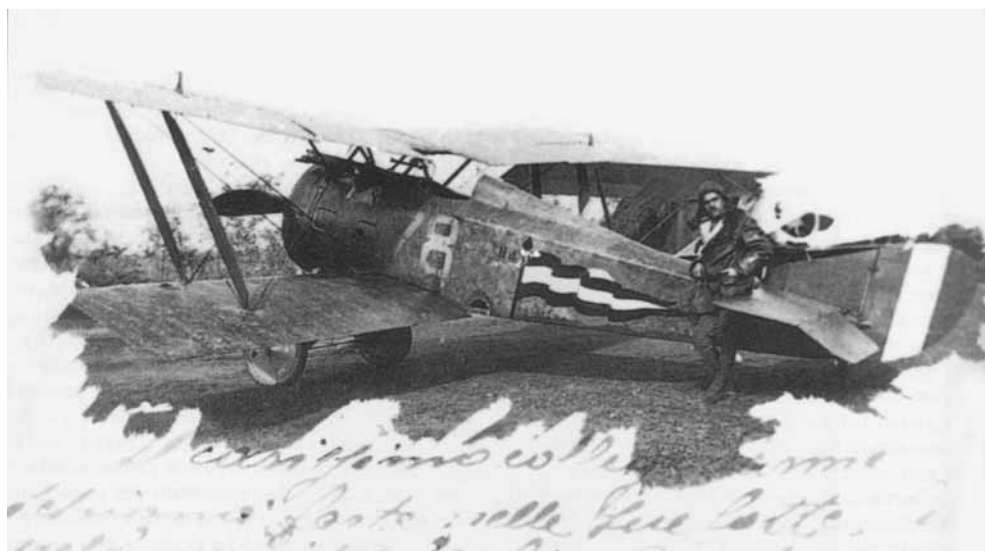
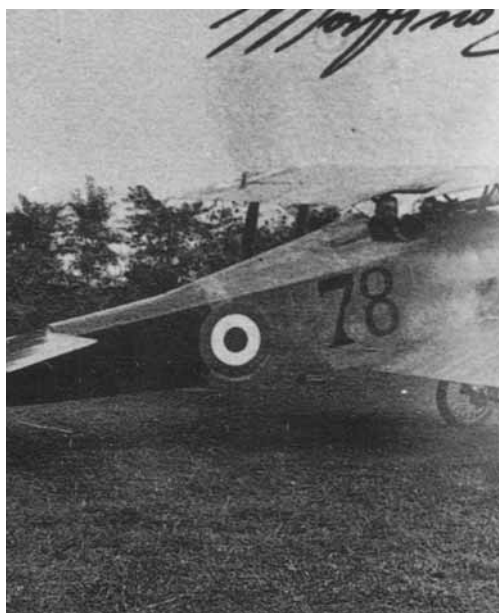
A: Casa Piva (ora Parolin)
B: Casa Netto, Squadron Inglese
C: Casa Bavaresco
D: Casa Onigo
E: Chiesa S. Luca

Schieramento della 79ª Squadriglia a San Luca sul lato est del campo. Archivio Ballista.

Gli «SVA» della IV° Sezione a San Luca.
Archivio Ballista.

Piloti della 78ª squadriglia a San Luca.
Archivio Varriale.

A sinistra: un primo piano di Marziale Cerutti. Si notano i particolari del «Ni 27»: il telecomando della seconda mitragliatrice sopra l'ala e l'utile specchio retrovisore. Archivio Ballista). A destra: il soldato Carlo Rossi di Caerano San Marco della 79ª a San Luca. Questo «Ni 27» sarà poi ceduto alla 78ª. Archivio Varriale.

Un'altra immagine di Cerutti, che posa davanti a suo Nieuport. Archivio Varriale.

Bulgheroni dalla 78ª a San Luca.
Archivio Gentilli.

A sinsitra: Emanuele Morfino (due vittorie), arrivò nel maggio del 1918 alla 78ª a San Luca (Archivio Gentilli). A destra: il sergente Bocca, (una vittoria) fu ferito il 16 Giugno 1918 a Nervesa. (Archivio Gentilli).

Mario Fucini a fine conflitto mostra i 12 teschi corrispondenti alle vittorie rivendicate.
Archivio Varriale.

L'asso Guglielmo Fornaciari della 78ª a San Luca.
Archivio Gentilli.

Piloti davanti al «Nieuport Ni27» di Reali a San Luca.
Archivio Gentilli.

Severino Venier della 78ª sul suo «Hanriot» con un vistoso guidone (fiamma) tricolore.
Archivio Gentilli.

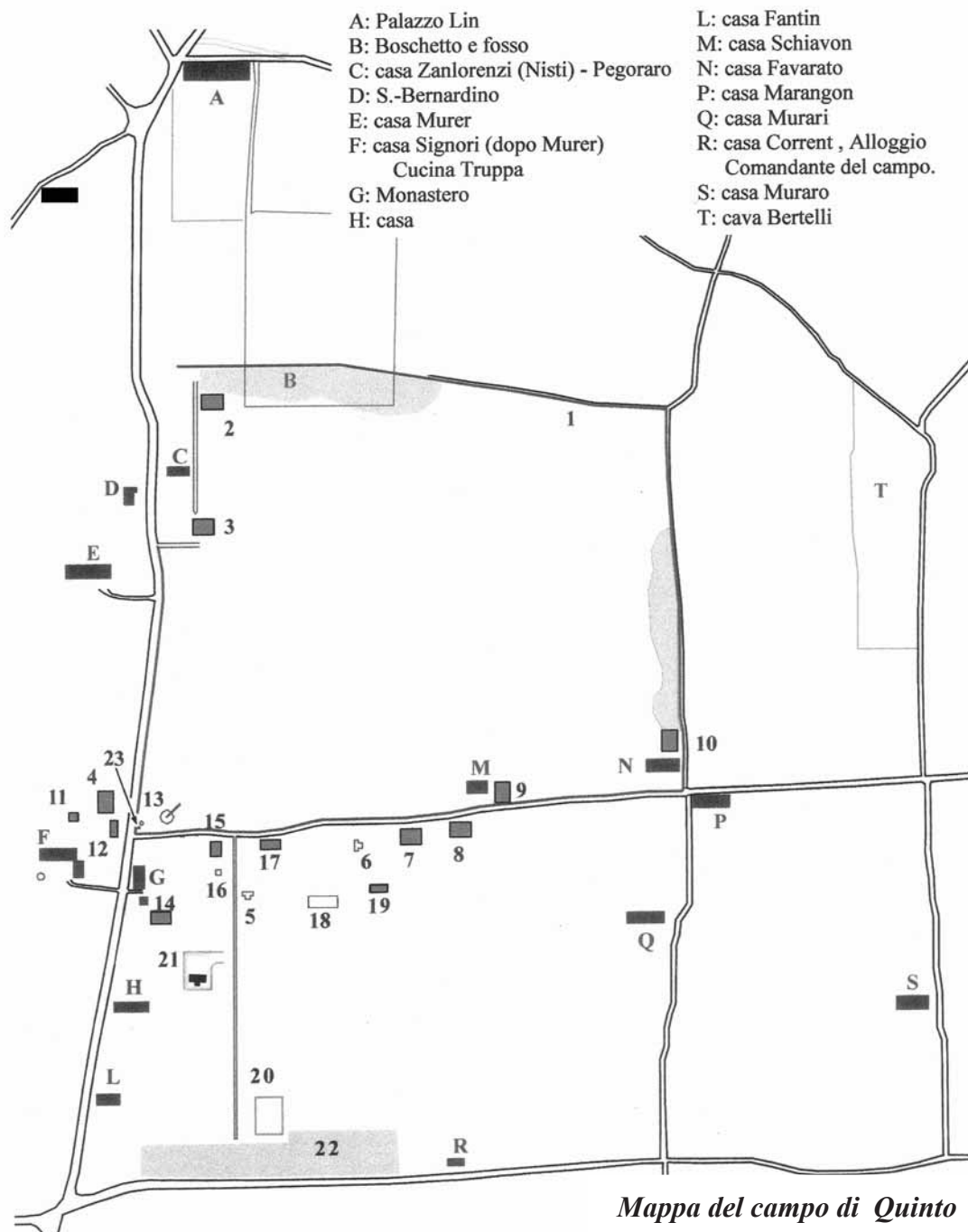
ubicata presso la scuola elementare di Padernello. Con ogni probabilità, anche il complesso di *Casa Onigo*, nel Borgo di S.Luca era stato requisito dai militari. Sul lato Nord-Ovest del borgo, intorno alla cappella, erano posizionati i magazzini con le riserve di munizioni e l'autoparco inglese. Altre baracche erano state realizzate sui campi a sud di casa *Bavaresco* e attorno a casa *Piva* (ora *Parolin*). Di fronte era sistemato il comando del XXIII° Gruppo formatosi in luglio e indicato nella mappa con il riferimento 3. Forse, in questa stessa area, sorgeva anche il comando del campo. Sul lato sud-est presso la casa *Netto*, erano stanziati gli inglesi del *34*th-*Squadron*, che avevano le cucine all'interno del casolare e un *hangar*. Nei pressi dell'abitazione erano state impiantate alcune baracche e scavate trincee. Sul lato sud, lungo la strada che fiancheggiava casa *Netto*, furono tagliati i gelsi all'altezza di 60 cm. per non ostacolare la visuale ai piloti durante l'atterraggio. Da queste note si ricava il ritratto di un complesso molto articolato. Del resto il campo di San Luca ospitò 4-5 squadriglie e una sezione *SVA* e quindi il suo sviluppo dovette essere notevole.

Tutte le installazioni erano ben mimetizzate e non furono rilevate dalla ricognizione austrotedesca almeno fino al **maggio del 1918**. Agli inizi di giugno la 6ª AK imperiale scoprì infine la base, mentre l'11ª collocò nella sua cartografia il campo in una posizione errata. Gli austriaci dell'armata trentina lo supponevano ad est della strada Paese-Porcellengo. L'errore fu con ogni probabilità causato dal fatto che in quella zona erano stati realizzati complessi lavori per la costruzione del *Campo Trincerato di Treviso*, le cui tracce sono individuabili ancora oggi. I resti dei trinceramenti sono visibili a sud del campo dove esiste ancora il rudere di una piazzola (fortino) in cemento armato. Il 2**2 giugno 1918**, l'aeroporto fu bombardato. Alla fine dell'anno il XXIII° gruppo venne trasferito a Fossalunga e a guerra finita, nell'aprile del 1919, San Luca risultava non più utilizzato. Negli anni '50 la zona ospitò poi nell'aerea del comando di gruppo un deposito munizioni.

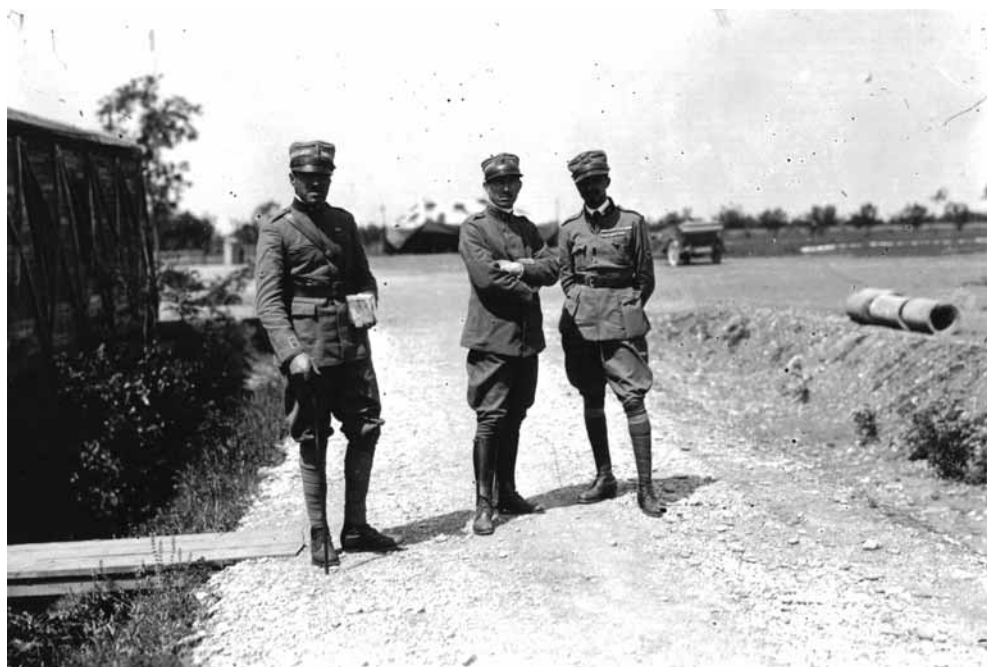
Il campo di Quinto di Treviso

Il campo di Quinto di Treviso era in pratica ad uso esclusivo della *91ª Squadriglia* che era conosciuta come «Squadriglia degli Assi». D'Annunzio per essa coniò il motto «*Esce dal petto il mio fuoco*». La *91ª* fu costituita a Santa Caterina (UD) il 1 Maggio 1917. Derivata dalla *70ª* venne equipaggiata con 7 aerei, 53 uomini, 3 auto, 3 moto e 7 piloti: Fulco Ruffo di Calabria, Luigi Olivari, Goffredo Gorini, Ferruccio Ranza e Francesco Baracca. Il comando fu affidato a Guido Tacchini. In origine la formazione doveva essere la *90ª* ma per ragioni scaramantiche si decise di ignorare il numero 90 e di passare direttamente al 91. Baracca dava così alla madre l'annuncio della nascita della nuova compagine: «Tra breve, forse una decina di giorni, formerò una squadriglia di pochi scelti piloti, montati tutti su nuovi apparecchi, rimanendo dove mi trovo...». Poco dopo per essere impiegata nella battaglia dell'Ortigara, la *91ª* venne trasferita ad Istrana e l'asso di Lugo di Romagna ne diventò il comandante. Dopo circa un mese di intensa attività la squadriglia ritornò in Friuli. La disfatta di Caporetto la costrinse il 1 novembre a trasferirsi a

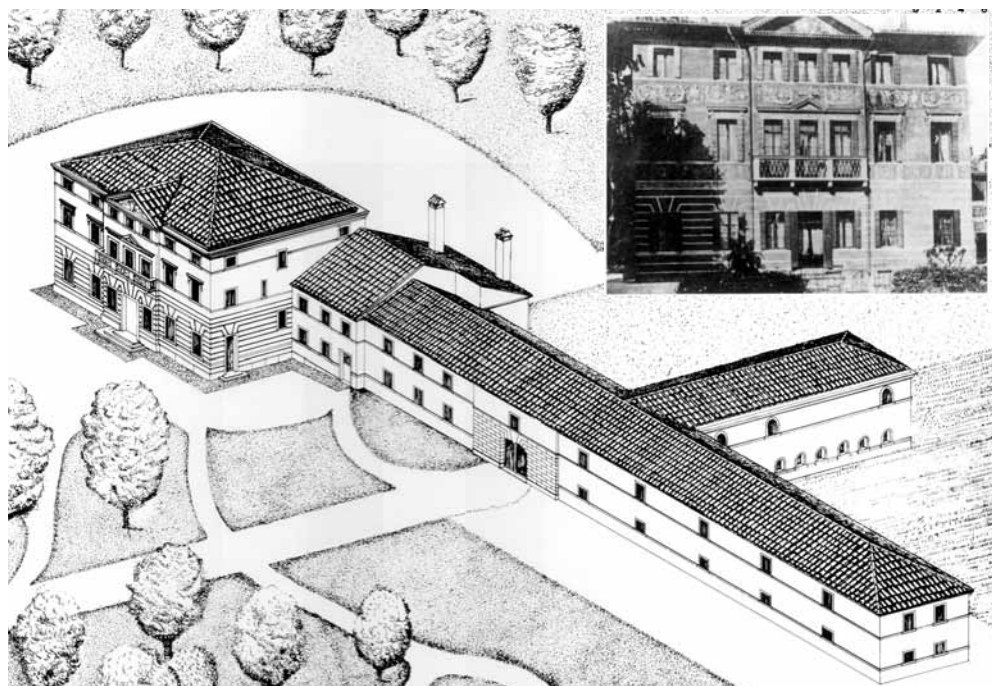
Padova, dopo un breve intermezzo ad Arcade (TV). Per operare, Baracca era costretto a spostare i suoi *Spad* su altri campi più vicini al fronte come Istrana o Marcon. Arrivarono nuovi piloti: Guido Keller, Gastone Novelli, Amleto Degli Esposti, Edoardo Olivero, Giovanni Bozzetto, Anselmo Caselli, Cesare Magistrini, Adriano Bacula, mentre Fermo Macchi moriva in un incidente di volo. Dopo la battaglia aerea di Istrana fu deciso di distribuire i reparti su più campi, preferendo piccole piste mimetizzate ad ampie basi troppo vulnerabili agli attacchi nemici. In base a questa filosofia furono allestite le aviosuperfici di San Luca e Quinto alle dipendenze della ricostituita 2ª Armata, affidata al comando del generale Giuseppe Pennella e poi rinominata in 8ª. Il campo di Padova venne più volte bombardato. Fu attaccato il **4 gennaio 1918** e poi il successivo **21 febbraio** e in quell'occasione in cui la *91a* perse al suolo ben 3 aerei. Finalmente l'**11 marzo 1918** la squadriglia si spostò sul nuovo campo di Quinto di Treviso che era collocato nella frazione di Santa Cristina, vicino alla cappella di San Bernardino. La base era stata realizzata su un'area quasi rettangolare di 600 m. per 500 m., oltre alle dipendenze esterne. L'aeroporto era costituita da 9 *hangar* tenda mimetizzati di cui 2 piccoli monoposto di tipo *Mercandino.* Tutto intorno erano distribuite una serie di baracche in legno. Le case esistenti furono riutilizzate per i servizi del campo. Nella parte sud della via Trevisana erano alloggiati i servizi tecnici, le officine e i magazzini e un viottolo in direzione nord-sud collegava il resto della struttura a questa parte. Ai due lati del tratturo erano posizionati almeno altrettanti accantonamenti, che consistevano in ricoveri singoli, in legno, con tetto in lamiera. Le pareti erano rivestite in *arelle*.[106] Tali ricoveri furono montati sul fondo di piccole cave da cui era stato estratto il materiale ghiaioso necessario a preparare il fondo delle baracche e della zona di atterraggio. Probabilmente anche sugli altri lati del campo, lo spazio esterno alla zona di decollo era utilizzato per depositi e servizi. Ida Dal Bianco, allora giovanissima testimone di quegli eventi, ricorda che alcune infrastrutture legate alle attività dell'aeroporto erano state realizzate anche dietro alla casa dove viveva con la famiglia in via Pasubio, 600 mt. a est del riferimento «P» sulla mappa. L'area di casa *Murer* (riferimento «F» sulla mappa) era usata per i servizi destinati alla truppa e nelle abitazioni confinanti come il palazzo *Lin* o casa *Fantin*, gli ufficiali in servizio di allarme avevano riservato alcune stanze per potervi dormire. Gianbattista Corrent, all'epoca poco più che bambino descrive la quotidianità del campo che si trovava nel luogo dove oggi sorge un monumento che ricorda quei giorni lontani e che è stato realizzato nel 1981. Gli apparecchi si alzavano in volo da lì, dietro la casa della famiglia Murer e decollavano in direzione della località di San Cassiano. Non c'erano altri edifici intorno. Il deposito delle munizioni era stato costruito all'interno di una buca scavata davanti all'attuale casa la cui ubicazione è posizionata fra i riferimenti «6» e «7» della mappa. La voragine è stata chiusa dodici anni fa circa. A sinistra del convento dei frati di San Parisio era presente un secondo avvallamento del terreno dove, in alcuni hangar, venivano

106 Realizzate legando tra di loro canne di bambu con un cordino in cotone imputrescibile,

Mappa del campo di Quinto

1: Estensione campo
2: Hangar Tenda
3: Hangar Tenda
4: Hangar Tenda
5: Hangar Tela Mercantino
6: Hangar Tela Mercantino
7: Hangar Tenda
8: Hangar Tenda
9: Hangar Tenda
10: Hangar Tenda
11: Ritirata Truppa
12: Blochaus
13: Ingresso – Garritta sentinella
+ Mitragliatrice + Segnali
14: Magazzino e Officina
15: Corpo di guardia
16: Radio
17: Alloggio ufficiale di servizio "Cassone"
18: Parapalle
19: Magazzino Benzina
20: Accantonamento velivoli in cava
21: Accantonamento velivoli in cava
22: Zona Baracche Truppa
23: Attuale monumento del 1981

Il Gruppo degli «Assi» della 91ª a Padova. Foto da riferimento bibliografico 59.

Quinto Via Trevisana: Baracca con Piccio e Ruffo vicino al «Cassone».
Archivio AMI - Varriale.

Quinto di Treviso. In una foto dell'estate 1918 De Bernardi sull'aereo di Ruffo che è davanti a lui ed altri piloti. Archivio Ballista.

Un incidente di un Bristol del 139° Sqdr Inglese a Quinto. Archivio Ballista.

«Villa Borghesan» - oggi non più esistente - allora dimora dei piloti della 91ª. Disegno dell'architetto Igino Marangon (Archivio Galiazzo). In alto a destra una foto dell'edificio.

I tre assi della 91ª, Piccio, Baracca e Ruffo davanti a villa Borghesan.
Archivio AMI - Varriale.

ricoverati gli apparecchi. La depressione doveva essere piuttosto profonda perché Corrent ricorda che arrivava sino allo strato di ghiaia normalmente estratto con le attività di cava. L'allarme era comunicato ai piloti per telefono. I meccanici davano un colpo all'elica e i velivoli erano pronti al decollo. Ecco il ricordo di Corrent, memoria vivente della zona: «*Il campo era da dietro la casa* [Murer] *dove c'è il monumento, ...partivano da quella zona, decollavano verso San Cassiano, non c'erano case, ...il deposito munizioni era in una buca davanti alla casa* [ora tra 6 e 7 sulla mappa] *la buca è stata chiusa dodici anni fa circa. ...A sinistra del convento di frati* [San Parisio], *... ghe jera na busa dove i meteva i apparecchi ...tre hangar sicuri,*[107] *...le buche erano fonde fino alla ghiaia, la c'erano i meccanici che quando Baracca riceveva una telefonata, davano un colpo all'elica e partivano. Dal capitello* [di via Trevisana] *fino quasi alla nostra casa c'erano tutte baracche fronte strada per i soldati che facevano servizio in campo. ...Qua ghe jera e trincee , ne' caso che i spacava el Piave*[108]*, co' tanto de' cimento.* [109]*...Il Maggiore Baracca dormiva presso la villa dei "Borghesano" di Quinto. Prima di arrivare a borgo, "soa voltada"».* Villa Borghesan era l'alloggio degli ufficiali della squadriglia. *«..Un capitano* [Ruffo] *con un attendente che "bruschinava e scarpe"*[110] *abitava nel nostro granaio* [Casa Corrent], *con cui Baracca aveva colloquio perche il capitano comandava il campo. La cucina, la mensa* [Ufficiali] *era nella casa nostra* [Corrent], *c'era la febbre spagnola, tutti avevano i pozzi e noi avevamo la pompa e tutti venivano a prendere l'acqua... Per lavare davano la biancheria nelle varie case, gli davano qualcosa*». Dal capitello che sorgeva lungo la via Trevisana fino alla casa della famiglia Corrent erano state realizzate una serie di baracche fronte strada per i militari che prestavano servizio all'aeroporto. Giambattista Corrent ricorda bene anche le difese del campo trincerato di Treviso, costruite in quella zona con postazioni in cemento armato per arrestare gli austroungarici nel caso che avessero forzato la linea del Piave. Il maggiore Baracca dormiva presso la villa *Borghesan* di Quinto che era l'alloggio degli ufficiali della squadriglia. Il capitano Ruffo, comandante del campo, abitava proprio nel granaio della casa dei Corrent con il suo attendente che gli lucidava le scarpe e spesso era colloquio con Baracca. La cucina e la mensa degli ufficiali erano anch'esso state allestite nel casolare dei Corrent. Erano i giorni della *febbre spagnola* e in molti si recavano alla casa della famiglia trevigiana a rifornirsi d'acqua dalla pompa che vi era stata impiantata. I militari si rivolgevano ai civili per molti piccoli servizi compreso il lavaggio della biancheria che pagavamo con piccole somme. I rapporti sembravano essere abbastanza buoni. Come abbiamo detto, Francesco Baracca risiedeva abitualmente a Quinto ma, quando per esigenze di missione doveva trattenersi nei pressi della base, allora era ospite del palazzo *Lin,* dove le famiglie Pegoraro e De Marchi (detti *Tesi*) che lì risiedevano, gli avevano fatto riservare una stanza. Que-

107 Sicuramente almeno 3 *hangar.*
108 Il fronte sul Piave fosse stato sfondato.
109 Cemento armato.
110 Lucidava le scarpe.

sta si trovava nella parte interna dell'edificio in modo che in caso di attacco aereo i colpi di mitragliatrice non potessero raggiungerla. A questo scopo era stata costruita una sorta di *segreta* protetta da una parete. I piloti in servizio di allarme usufruivano dunque delle abitazioni immediatamente prossime al campo quali appunto erano casa *Fantin* e casa Corrent che, come si è detto, era dotata anche di una piccola mensa. Francesco Baracca, che la stampa dell'epoca aveva trasformato in un personaggio pubblico molto noto alle cronache, raggiungeva la base a bordo di un auto scoperta, guidata dal sergente Carini suo autista personale. L'immagine del famoso pilota che si avvicina al campo sulla sua automobile mentre il vento agita la sciarpa bianca che ha al collo è rimasta scolpita nella memoria di Giambattista Corrent che con gli altri bambini correva dietro al veicolo quando l'asso dell'aviazione italiana arrivava e partiva. Giovanni Comisso visitò i luoghi sui quali sorgeva il campo in compagnia di due piloti che avevano preso parte alla guerra di Spagna del 1938. Lo scrittore racconta che presso la casa *Murer* (riferimento «E» sulla mappa) era stata allestita un'officina da campo e nell'abitazione vicina una mensa per la truppa. Comisso raggiunse palazzo *Lin* ed incontrò le persone che ci vivevano . «Avevo con me una fotografia degli aviatori della vecchia squadriglia - racconta - e la mostrai a loro: Li conoscete? Chiesi alle donne, che allora dovevano essere ventenni. "Questo, il più grande di tutti, è Baracca» disse una e ci indica la porta della cucina. "Quando passava là sotto doveva sempre abbassare la testa". E lo ricreò per un attimo vivente. "E questo con la barbetta è Keller. Che matto, aveva un asinello e se lo portava dietro come un cane. E Magistrini, dove è Magistrini che ci rubò tutti i salami?". La donna aveva le lagrime agli occhi, anch'ella aveva una fotografia di Baracca ritagliata da un giornale, la teneva sopra il suo letto come una immagine sacra, disse che aveva dato quattro uova a uno per poterla avere. Aggiunse un vecchio: "Baracca parlava poco. Finche c'era lui tutti stavano a posto, ma dopo che lui morì qui era la repubblica». Gli aviatori vivevano a stretto contatto con i civili nelle loro case. Gli ufficiali frequentavano il borgo di Quinto. Quando non erano di servizio, prima di pranzo, passavano per l'osteria *all'Ancora* - nei pressi di Villa Borghesan - per andare poi a pranzo alla locanda da *Righetto* dove sembra che esista ancora una ricevuta delle consumazioni di Baracca. La locanda era l'unica aperta. Di fronte dell'esercizio, in riva al Sile, i piloti oziavano giocando alla *borella*.[111] Giambattista Corrent racconta che un sergente che voleva far colpo sulle sue sorelle eseguì una manovra azzardata sorvolando la casa della famiglia e abbattendone il camino. Forse si trattava di Guido Keller che arrivò a Quinto con la squadriglia da Padova e probabilmente lasciò anche qui i segni della sua eccentricità che si possono ritrovare in tante testimonianze. Il campo non fu identificato fino al 26 agosto del 1918, data a partire dalla quale, dopo la missione di ricognizione austriaca 33/998 che lo individuò, esso comincia a com-

111 La *borella*, detta anche *borèa* o *burèa*, era un passatempo molto popolare nelle campagne della Marca Trevigiana. Si gioca con una grossa boccia di legno di *òpio* (acero campestre), pesante tra i 500 grammi e il chilogrammo, e tre birilli in legno alti circa 60 cm. detti *sòni*. Si debbono colpire i tre birilli messi in fila, dopo aver fatto rimbalzare a terra la boccia.

Il Borgo di Quinto di Treviso in quegli anni ambiente di vita quotidiana della squadriglia. A destra la trattoria «Righetto». Archivio Righetto.

Il palazzo «Lin» già allora declassata a casa rurale. Era vicina al campo e frequentata da Baracca. Archivio Storico Pro Loco Paese.

Un manipolo d'assi: da sinistra Novelli, Ranza, Ruffo, Costantini con la sigaretta.
e Baracca. Archivio «Museo Baracca» di Lugo di Romagna.

Un gruppo di meccanici della 91ª nel 1919.
Archivio Associazione Arma Aeronautica - Roma.

parire sulle cartografie avversarie, in una posizione peraltro non del tutto esatta. Qualche giorno più tardi, l'8 settembre, fu bombardato. La base rimase operativa anche dopo la fine del conflitto e su di essa furono concentrati alcuni piloti che erano stati resi disponibili dallo scioglimento di altre squadriglie. Nel giugno del 1919 la *91a* fu spostata a Zaule (TS) ed i terreni sui quali era sorto l'aeroporto vennero restituiti all'agricoltura. Un certo peso nella decisione di smantellare il campo lo ebbe l'attrito che si era creato tra il comandante del reparto, Ferruccio Ranza, ed i contadini proprietari dei fondi. Per la mancanza di risorse i villici usufruivano del taglio delle erbe e della legna all'interno del perimetro della base e continuavano a coltivarne alcune parti. Questo andirivieni che durante il conflitto era tollerato, dopo la fine delle ostilità divenne un disturbo per i militari che intimarono ai locali di interromperlo poiché comunque già percepivano un affitto per l'occupazione dei terreni. La situazione di conflittualità che si venne a creare è ben descritta in un documento ritrovato nell'archivio comunale di Quinto di Treviso.[112]

La ristrutturazione del fronte

A partire dal **marzo del 1918** il Corpo Aereo dell'Esercito affrontò l'ennesima ristrutturazione. Inoltre, per l'intensificarsi delle operazioni sul fronte francese, parte delle truppe inglesi presenti sul nostro fronte furono spostate su quello occidentale. Per quel che riguarda però le forze aeree, va sottolineato che grazie alle pressioni del generale Armando Diaz, solo il *42th Squadron* britannico di stanza a Grossa fu fatto rientrare. Il settore degli altipiani infatti, in quel periodo necessitava di tutto il sostegno possibile. Fu quindi deciso lo spostamento del *66° Squadron* da Grossa a San Pietro in Gu – Casa Piazza. Il *45th* venne invece trasferito da Fossalunga a Grossa e il *34°* da Istrana a Villaverla, dove dalla Gran Bretagna arrivò anche una sezione («Z») di nuovi *Bristol F2b*. Anche il 28° da Treviso tornava nel Vicentino. Inoltre, i pattugliamenti che da dicembre gli inglesi effettuavano tutti giorni lungo la cosiddetta *rotta orientale,* furono ridotti a uno ogni 48 ore. I britannici continuarono a garantire la sorveglianza giornaliera lungo le rotte *occidentale* e *centrale*. Tra gennaio e marzo i reparti francesi vennero spostati: l'*AR22* dapprima a Castello di Godego e poi in marzo a Nove di Bassano, la *AR44* dopo il passaggio sui *Breguet* (*BR44*) venne trasferita a Castelgomberto e, sullo stesso campo, il 20 febbraio fu formata la *AR275* che però ebbe una vita effimera e venne sciolta il 30 marzo. Infine la *SOP36* fu trasferita a S.Pietro in Gu. Anche i tedeschi della 14a Armata tornarono sul fronte occidentale. Lungo quello italiano le azioni rallentarono e l'aviazione approfittò del periodo di stasi per completare la sua ennesima riorganizzazione in vista di ciò che sarebbe accaduto nell'estate ormai prossima. Le squadriglie da bombardamento distribuite alcune tra Padova e San Pelagio ed altre tra Brescia e Ca' degli Oppi a Oppeano nel veronese furono poste alla dipendenze del Comando supremo come anche il *X° Gruppo Caccia,* forte delle squadriglie *70a*, *82a* e *91a*. Dal Comando supremo dipendevano anche la difesa di Padova e la *87a squadriglia SVA* da

112 Mario Marangon, *Da ieri sera tuona terribilmente il cannone*, Quinto di Treviso, 2008

ricognizione strategica. La 1ª Armata disponeva di due gruppi (III° e XVI°) in cui si distinguevano le squadriglie *71ª* e *75ª*, dislocate tra Verona e Vicenza. La 4ª Armata, schierata sul settore del Grappa, aveva invece alle proprie dipendenze i gruppi II°, VI° e XII°, con una famosa coppia di reparti da caccia formata dalle squadriglie *76ª* e la *81ª* basate a Casoni di Mussolente. Le altre squadriglie (da ricognizione) erano dislocate tra la stessa Casoni di Mussolente, Isola di Carturo e Castello di Godego. Da quest'ultimo campo operava anche l'inossidabile *48ª squadriglia* con i suoi vecchi *Caudron*. Alla 4ª Armata faceva inoltre capo il II° gruppo di palloni frenati con comando a San Vito di Asolo. Le sue varie sezioni erano dislocate la *9ª* ad Altivole presso cascina *Barcon*, la *14ª* a *Molino Casonetto* e la *31ª* alle cascine *Garbuglio* e *Pelizzari*. Quando il Comando Truppe degli Altipiani fu abolito, il settore venne coperto sia dai mezzi aerei della 1ª Armata che da quelli della 4ª. Va però ricordato che sugli altipiani operarono anche i velivoli della 6ª che pur disponeva solo del VII° gruppo da caccia con comando a San Piero in Gu e del VI° gruppo aerostatico organizzato su due sezioni, una a Perpignana (I°) e una a Cobbaro (VI°). La 6ª armata poteva comunque contare sul supporto dei velivoli inglesi che operavano nel vicentino e di quelli francesi dislocati a Nove di Bassano. La 3ª Armata era in linea fra Treviso e il mare e il suo comando era ubicato a Mogliano Veneto. La cittadina alle porte di Treviso era sede di numerosi comandi non solo dell'Esercito ma anche della Marina.[113] Quest'ultima vi aveva collocato la sede della *3ª Squadriglia dirigibili* che disponeva di un campo di volo presso Villa Grapputo. Era stato costruito un *hangar* smontabile e un pilone per l'attracco di aeronavi da osservazione tipo «DE».[114] La 3ª Armata poteva fare affidamento su tre gruppi aerei: I°, V° e XIII°. Quest'ultimo era costituito dall'ottima coppia di squadriglie *77ª* e *80ª* basate a Marcon. Gli altri due allineavano invece reparti da ricognizione schierati tra Fossalunga, Marcon e Ca' Tessera. L'armata controllava anche tre gruppi di sezioni di palloni frenati. A Preganziol[115] era situato il comando del III°, a Biancade quello del IV° mentre a Casale sul Sile era ubicato l'VIII°. Le singole sezioni erano invece posizionate: la 7ª a Catena di Villorba, l'11ª a Villa *Campagna* presso la frazione di Vascon in comune di Carbonera, la 3ª a *Ca Pesaro* di Vallio, la 4ª in località Carboncine a Biancade, la 10ª nelle campagne di Ca' Tron, la 20ª a Portegrandi, la 2ª presso la Cartiera Reale e la 60ª a Fortezza. La 5ª e la 7ª armata disponevano infine di reparti aerei basati nel bresciano. A Treviso giunse la *79ª squadriglia* seguita dalla *78ª* entrambe provenienti dalla base di Nove di Bassano. Le due formazioni furono dislocate presso il campo di San Luca. Anche la *115ª* e la *139ª* erano destinata a lasciare San Pietro in Gu - da dove avevano fino a quel momento operato, - per portarsi a San Luca, e formare con le altre due il XV° gruppo caccia. Il suo comando fu collocato a *Casa Onesti*, nella attuale Via Marconi, a fianco dell'omonima *Villa Onesti* di Paese. Al gruppo venne aggiunta anche una sezione la IV° *SVA*, con compiti di ricognizione strategica per la 2ª armata. Il reparto era sud-

113 Un pannello al centro della cittadina ricorda l'ubicazione dei diversi comandi e strutture militari.

114 I dirigibili da osservazione e antisom tipo «DE» erano derivati dal tipo «SS» acquistati in Gran Bretagna a partire dall'inizio del 1917. Il toponimo «Hangar della Marina» presente su carte del primo dopoguerra ricorda la presenza *in loco* delle strutture che servivano le aeronavi.

115 Presso la Filanda «Motta» di Campocroce.

diviso tra San Luca e Fossalunga. Alle porte di Treviso giunse anche la *75ª squadriglia* proveniente da Verona Tombette. Era dotata di *Nieuport Ni 17* e di qualche *Ni 27*. Aveva in carico anche alcuni *Farman* che però rimasero a Verona. La formazione resterà a San Luca sino a metà maggio, per poi far ritorno a Ganfardine nei pressi del capoluogo scaligero. Il comando d'aviazione della 2ª Armata era stato nel frattempo ricostituito e da San Pietro in Gu furono trasferite ad Istrana una serie di squadriglie destinate a formare il XIX° gruppo, da porre alle sue dipendenze. Tali squadriglie erano l'*82ª* fino ad allora basata a San Pietro in Gu, la *118ª,* la *114ª*, *23ª* ed una sezione della *24ª*. Il nuovo gruppo fu posto agli ordini di Ottorino Mutti e la sede del suo comando venne stabilita a Falzè di Trevignano. Nelle campagne della Marca erano posizionati anche due gruppi di sezioni di palloni frenati della 2ª Armata. A Villanova d'Istrana aveva sede il VII° gruppo, mentre a Castagnole era ubicato il IX° gruppo agli ordini del capitano Sabatini. Le diverse sezioni aerostatiche si trovavano la 12ª a Contea in comune di Montebelluna, la 17ª a Biadene, la 19ª a Ca' Baseggio presso Venegazzù, la 18ª a *Ca' Palazzin* di Volpago, la 5ª presso la Villa Fabris di Camalò, mentre le ultime due (15ª e 32ª) erano a Villorba, rispettivamente presso *Ca' Marcolin* e Castrette.

La vita del pilota era comoda a terra ma ogni volo rappresentava un'incognita. Era qualcosa di simile a un giro di *roulette* russa. Un errore o una disattenzione potevano costare la vita. Nonostante tutto i giovani piloti di allora, molti dei quali appena ventenni, erano animati da genuino entusiasmo e da una grande voglia di battersi. Spesso era il clima che si respirava nel reparto ad alimentare questo atteggiamento. A volte però la continua tensione cui gli aviatori erano sottoposti poteva avere serie conseguenze. Fu quanto accadde a Marziale Cerutti della *79ª squadriglia* di San Luca. L'asso fu colpito da quello che i medici dell'epoca definirono un *esaurimento nervoso*. Dopo una licenza di convalescenza volle ritornare in linea per la battaglia di solstizio nonostante il parere contrario dei sanitari. Tra settembre e ottobre però fu costretto ancora a terra. Seppe riprendersi e nei giorni della battaglia di Vittorio Veneto partecipò allo scontro finale. Queste difficoltà non gli impedirono comunque di posizionarsi al settimo posto assoluto nella classifica degli assi italiani. Il clima che si viveva all'interno dei reparti era senz'altro di grande comunanza e, a titolo di esempio, val la pena di ricordare il cameratesco sodalizio instauratosi a San Luca, nei giorni di Caporetto, fra tre piloti della *78ª squadriglia.* Amedeo Mecozzi detto *Catone*, Mario Fucini soprannominato *Ciufini* e Giacomo Brenta ribattezzato *Leone*. Tre amici e altrettante fiamme come distintivi sulla fusoliera. La fiamma argento era di Fucini, quella azzurra di Mecozzi e la verde di Brenta. Racconta Mario Fucini: «.. E insieme in volo: quando si poteva, però, ...cioè nei voli volontari, perché, ognuno di noi comandava una "sezione", e per lo più andava per il cielo coi suoi per compiti diversi. Quando l'occasione capitava, se Catone non era andato già per conto suo ad arrampicarsi fino alle stelle per acciuffare qualche fesso e se non c'era probabilità che arrivasse qualche ordine, ci presentavamo a Riva: - Comandante, permetti che ce ne andiamo a fare un giretto? - Riva, tutto contento di vedere l'amicizia fra i suoi ufficiali, amico egli stesso di tutti, qualche volta si univa a noi; altrimenti ci dava il suo in bocca al lupo e noi, come bracchi sguinzagliati, andavamo a scorrazzare qua e là per il fronte, scendendo a spiare su di una zona sospetta, risalendo se qualche

colpo antiaereo da un'altra parte ci faceva sperare d'aver trovato il fatto nostro . - Il comando della pattuglia chi lo teneva? -. Tutti e tre e nessuno. "Pattuglia snodata" ...Se uno di noi a un certo punto aveva un'idea che gli sembrava buona, o aveva visto qualche cosa di sospetto s'avvicinava a quello che in quel momento era in testa al triangolo, faceva un gesto; l'altro capiva, lasciava il posto e si metteva a seguire il nuovo capo». Anche in campo austriaco c'era un sodalizio simile. A Ciriè di Pergine, Julius Arigi con Josef Kiss e Johann Mayer della *Flik 55J*, formavano un trio di cacciatori, tutti assi, conosciuto come *Kaiser staffel* (Squadrone imperiale), usando i nuovi *Aviatik D-I*.

Il **primo marzo 1918**, venne formata sul campo del Lido di Venezia 1a *Squadriglia Navale S.A*. (Siluranti Aeree), alle dipendenze della Marina. D'Annunzio non si era rassegnato al fallimento della missione del 2 settembre precedente e con insistenza fece creare un reparto specifico, dotato di due vecchi *Caproni Ca3-450* e di alcuni nuovissimi *Ca5*. Egli stesso se ne fece assegnare il comando. Già alle prime prove però i *Ca5* furono vittime di una serie di inconvenienti e incidenti. Anche sostituendo i motori *Fiat*, soggetti ad improvvisi incendi, con gli *Isotta Fraschini*, non si ebbero sensibili miglioramenti. Con simili premesse non era certo possibile immaginare di usare il bombardiere come silurante. Alla fine lo stesso D'Annunzio esasperato dai continui intoppi, in una delle sue tipiche lettere, definì il reparto un «aborto di squadriglia». Gli furono quindi assegnati dei nuovi potenti *SIA 9b*, ma anche questi velivoli erano ancora a livello sperimentale e per tutto il conflitto la *Squadriglia Navale S.A* effettuò solo poche azioni di bombardamento classico con perdite fuori della norma. In settembre, al suo interno venne anche costituita una sezione *SVA* per indicare la quale il poeta si servì per la prima volta del termine *stormo*[116]. Di esso faceva parte anche Antonio Locatelli che fu con il Vate nel Volo su Vienna e dopo il conflitto si rivelò un grande *recordman* aeronauitico.

Il **12 marzo del 1918** Giannino Ancillotto che era decollato da Marcon ebbe una piantata al motore e dovette atterrare a Monastier. Franz Graser della *Flik 61J* rivendicò l'abbattimento su quel luogo di un aereo italiano. Il successivo **29 marzo** Ernesto Cabruna della *77ª squadriglia* era con una formazione in volo di pattugliamento tra Ponte di Piave e Grisolera (Eraclea). Nonostante la foschia notò un gruppo di caccia austriaci che puntavano verso Ponte di Piave. Si staccò dai suoi compagni e si accodò agli ultimi e sopra il ponte che unisce le due sponde del Piave attaccò di sorpresa i velivoli nerocrociati che chiudevano la formazione. L'iniziativa di Cabruna, del tutto inattesa, seminò lo scompiglio fra le file austriache. Il pilota italiano continuò l'attacco mitragliando i caccia di testa che erano dipinti di rosso. Uno di essi era quello con il teschio sulla fusoliera che apparteneva al famoso asso Godwin Brumowsky. La formazione austriaca perdette uno dei propri velivoli che, colpito dalle pallottole di Cabruna, cadde malamente verso le sue linee. Gli altri, presi alla sprovvista, non furono in grado di reagire. Qualche istante dopo sul cielo di Ponte di Piave giunsero anche i commilitoni del nostro pilota e gli ultimi caccia asburgici rimasti si dispersero. L'impresa ebbe una notevole eco ed attirò le

116 Termine poi adottato dal 1923 per definire l'unità base della neonata *Regia Aeronautica*, lo Stormo fu diviso in gruppi e a sua volta in squadriglie, l'ordinamento è valido tuttora.

Una pattuglia di «Hanriot» in atterraggio a Casoni di Mussolente. sullo sfondo i colli Asolani.
Foto riferimento bibliografico 43.

Rampelli della 23a squadriglia a Istrana con il suo Pomilio.
Foto Archivio Ballista.

A sinistra: l'audace scavezzacollo Marziale Cerutti con il suo «Ni11». Archivio Ballista.
Fucini e Mecozzi davanti a Villa Vettorello, ora Scarpa a Porcellengo di Paese in via Turati 10, dimora dei due piloti della 78ª. Archivio Varriale.

Un «Camel» cappottato a Istrana. Archivio Ballista.

San Luca. La «pattuglia snodata» di Brenta, Mecozzi e Fucini con il comandante della squadriglia Antonio Riva. Archivio Gentilli.

Pergine, il «Kaiserstaffel» di Mayer, Kiss e Arigi

attenzioni della stampa meritando una copertina della *Domenica del Corriere*. Sempre in quel mese di marzo del 1918, presso la *70a squadriglia* basata a Fossalunga, vennero approntati a titolo sperimentale due 2 *Hanriot* per compiti speciali. Uno fu reso in grado di lanciare spezzoni e l'altro venne invece affidato ad Alessandro Resch per il volo notturno. Contemporaneamente il reparto tornò a operare dalla base di Istrana. Poteva contare su 16 aerei efficienti. Uno dei suoi velivoli si trovava però distaccato a Padova per la *Sezione Difesa* della città.

Dopo la rotta di Caporetto, il campo di Arcade non era più utilizzabile come sede di reparti in quanto troppo vicino alla linea dei combattimenti e raggiungibile dal fuoco delle artigliere avversarie. La sua utilità come campo di emergenza per i velivoli che rientravano dalle missioni in territorio ostile non era però venuta meno. Il **17 aprile 1918** un *Pomilio* della *139a squadriglia* di San Luca in volo su Susegana e pilotato da Parodi con l'osservatore Borgarello, fu fatto segno di colpi dalla contraerea. Parodi rimase ferito gravemente, ma riuscì comunque ad atterrare proprio ad Arcade e nascondere il mezzo. Il 10 e l'11 aprile il grosso delle squadriglie francesi lasciavano il settore italiano. Le *AR14* e *44*, le *SOP36*, *206* e *214*, la *SPA69*, la *N82* e la *BR221* tornavano sul fronte occidentale. Rimanevano sul nostro fronte le *AR22* e *254* e la *N561*

Anche se non si incontravano nemici in cielo, il rischio era sempre in agguato e spesso assumeva le forme insidiose di un guasto meccanico. Così accadde ad Alessandro Resch. Il **22 aprile** il giovane pilota della *70a squadriglia* di Istrana era in volo con un *Hanriot* per una banale missione nel corso della quale avrebbe dovuto lanciare pacchi di manifestini sulle linee avversarie. La malasorte però lo attendeva al varco. Il serbatoio del carburante cedette e lo stesso Rech si ritrovò inzuppato di benzina. La situazione era davvero preoccupante ma il pilota riuscì comunque a portare l'aereo al suolo. Fu un atterraggio drammatico. Il velivolo si sfasciò ma per fortuna non prese fuoco e Rech ne uscì miracolosamente illeso. Il **23 Aprile 1918** un *Camel E5401* britannico fu costretto dalla contraerea all'atterraggio sul torrente Stizzon vicino al paese di Rasai frazione nel comune comune di Seren del Grappa (BL). Il pilota inglese fu preso prigioniero.[117] La sera del **25 Aprile** poi, in occasione della festa di San Marco, il pilota veneto Ludovico Andreuzzi della *115a squadriglia* di San Luca partì con Molaschi per un'altra missione che prevedeva il lancio di manifestini. Anche lui ebbe una *panne* al motore col suo *SAML 3075.* L'aereo cadde e Andreuzzi morì mentre il compagno rimase ferito. Ora è sepolto nel cimitero di Porcellengo in una tomba ancora oggi tenuta in ordine. Andreuzzi è inoltre ricordato da una lapide collocata dietro alla chiesa di Paese. Dieci giorni più tardi, il **5 Maggio**, fu Giovanni Nicelli della *79a squadriglia* di San Luca a pagare con la vita il proprio tragico tributo alla sorte. Nicelli che era un esperto acrobata fu invitato a dare una dimostrazione agli alleati inglesi. Mentre si esibiva l'aereo ebbe un cedimento strutturale e il pilota cadde da una quota di 700 metri nel centro del paese di Porcellengo. Venne sepolto nel cimitero locale.

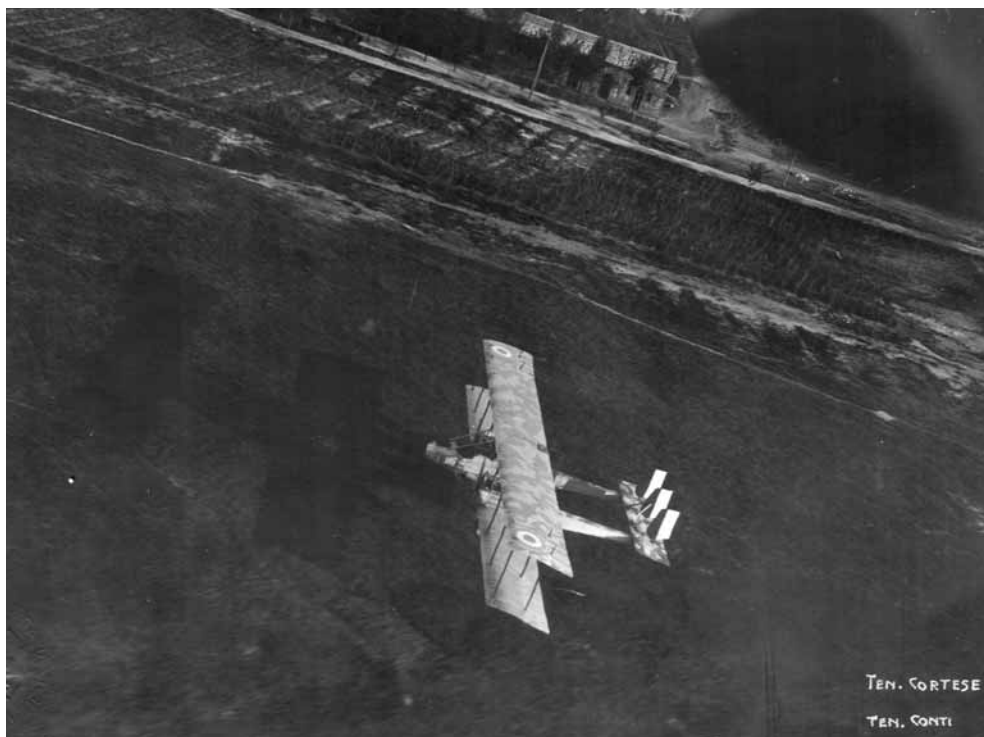
117 W. Musizza, G. De Donà, M. Rech, *Ali di Guerra sulle Dolomiti,* 2002

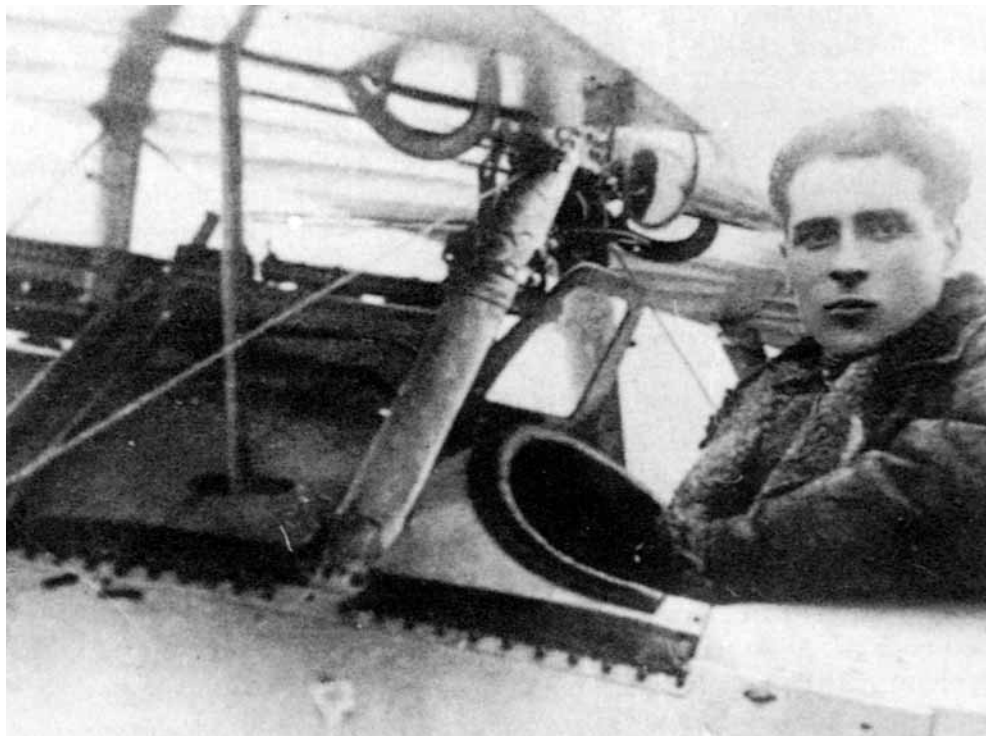
Sopwith F1 Camel

Sir Thomas Octave Murdoch Sopwith prima di diventare pilota e costruttore di aeroplani era stato un abile pattinatore su ghiaccio e con la nazionale inglese di hockey aveva vinto la medaglia d'oro al primo campionato europeo di questo sport disputatosi nel 1910. Lo steso anno conseguì il brevetto e vinse un premio di 4.000 sterline per il più lungo volo dall'Inghilterra al continente. Percorse 272 km in 3 ore e 40 minuti. Fondò la «Sopwith Aviation Company» nel 1912. Il suo aereo più famoso, il modello «F1» nacque 5 anni dopo e fu battezzato «Camel» per la sua gobba caratteristica. E' stato il velivolo che ha abbattuto più aerei di ogni altro durante il primo conflitto mondiale: 1294. Fu prodotto in ben 5490 esemplari. Tom Sopwith realizzò un aereo compatto in cui la maggior parte dei componenti era concentrata in poco spazio. Il «Camel» era spinto da un motore rotativo potente. Il risultato fu un velivolo agile e veloce, ma anche un mezzo che se non usato come da manuale, esponeva il pilota a seri rischi. Determinati assetti - come il volo rovescio - generavano «momenti» non più correggibili. A questo era da aggiungere il «momento giroscopico» del motore che incrementato su questo aereo molto piccolo, facilitava la virata a destra ma ostacolava la manovra verso sinistra che diventava lentissima. Per questo motivo molti piloti in combattimento nell'eseguirla preferivano fare prima tre quarti di «tonneau» trasformando la virata in una figura combinata tonneau-cabrata. Le prestazioni del velivolo sono riportate nell'Allegato 1 (Immagine a pag. 208)

Giovanni Nicelli

Piacentino, nato nel 1893 in una famiglia contadina, di carattere inquieto ma sensibile, fu volontario al «Battaglione Aviatori» come motorista nel 1912. Nel gennaio del 1917 era caporale assegnato alla 79ª squadriglia in formazione ad Arcade dopo aver conseguito il brevetto di pilota alla Malpensa. A Istrana dopo alcuni infruttuosi scontri aerei, il 14 giugno del 1917 ebbe la sua prima vittoria omologata sul Verena. Poi fu distaccato con Imolesi a Padova per la difesa della città. Rientrato alla sua squadriglia accumulò altre vittorie. Il 16 dicembre assistette impotente alla fine del «SAML» di Fabbian e Giannini della 115ª, colpito dai velivoli della Flik 55/J di Pergine con ai comandi Franz Lahner e inoltre Julius Arigi e Josef Kiss, due dei tre assi che volando con Julius von Maier avevano formato il famoso «Kaiser staffell», lo Squadrone imperiale. La mitragliatrice di Nicelli si era inceppata più volte e non riuscì difendere il ricognitore. Ormai sergente raggiunse il rango di «asso» con la quinta vittoria ottenuta il 5 febbraio del 1918. Due settimane più tardi, il giorno 24 durante la scorta ad un ricognitore «SP3» con altri piloti della 79ª fece la spola tra l'obiettivo e la posizione delle batterie che attendevano i dati per orientare il proprio fuoco. Il gruppo fu attaccato da Linke-Crawford e dai suoi compagni del campo di Feltre. Per il ricognitore non ci fu niente da fare. L'«SP3» fu distrutto dagli austriaci, ma Nicelli riuscì ad abbattere uno dei gregari di Linke-Crawford, Hess, che era ai comandi di un «Albatros D III». Il pilota austriaco morì nella caduta. Nicelli diventò famoso: ebbe medaglie, premi e foto sui giornali. Il 4 maggio assieme ai «Camels» inglesi del 66th Squadron ebbe la meglio sue due monoposto «Albatross» della Flik 68J di Vittorio Veneto. In quello scontrò morì il comandante della squadriglia austriaca, l'asso Karl Patzelt, che aveva all'attivo 5 vittorie. Cadde anche il giovane Fritsch che, nel tentativo di sfuggire all'incendio dell'aereo, salì sull'ala e si gettò nel vuoto da un'altezza di almeno 100 metri. Nella caduta mancò di poco un pagliaio che probabilmente gli avrebbe salvato la vita. Nicelli era un grande acrobata e normalmente si presentava all'atterraggio a San Luca con il velivolo «a coltello» rispetto al terreno per poi raddrizzarsi all'ultimo momento, con un movimento preciso. Il 5 maggio del 1918 su richiesta del comandante Mazzini si esibì in un programma acrobatico per gli ufficiali inglesi. Dopo una virata «imperiale» (Immelman) formata da un mezzo «looping» (cerchio) seguito un da mezzo «tonneau» (un giro rispetto all'asse orizzontale del velivolo) la struttura del «Nieuport Ni27» 11310 di cui si trovava ai comandi e che non era il suo, accusò un cedimento strutturale e perse una delle ali inferiori. Nicelli si venne così a trovare capovolto verso il basso e cercò di raddrizzare l'aereo ma si schiantò in un cortile di Porcellengo. La salma fu tumulata il 7 maggio, sempre a Porcellengo, in una tomba abbellita da una decorazione realizzata con le corone di rame di forzamento dei proiettili d'artiglieria. Ne fu autore il suo conterraneo Bonvini. Il generale Giuseppe Pennella lo ricordò in un discorso a Padova il 22 maggio e consegnò una seconda medaglia d'argento alla madre. Le spoglie furono traslate nel 1939 con una cerimonia nel paese natale. Nel frattempo a Giovanni Nicelli veniva intitolato il campo del Lido di Venezia.

Il **17 Maggio 1918** fu una giornata fortunata per le squadriglie trevigiane: Cosimo Rennella della *78a squadriglia* ebbe ragione di un caccia avversario sulle Grave del Piave. Quindi Flaminio Avet della *70a* con Mario Fucini e ancora con l'assisten-

Un Caproni Ca5 della in volo sulla laguna.
Archivio Antonellini.

Il tenenete Antonio Locatelli volò con vari reparti da ricognizione tra cui la 36ª, per poi passare alla 1ª S.A. di D'Annunzio ed infine all'87ª di S.Pelagio. Con lo «SVA» dopo il conflitto sorvolò le Ande. Foto «Illustrazione Italiana».

Giovanni Nicelli, il 5 maggio perse un'ala sopra Porcellengo. Nel dopoguerra gli sarà dedicato l'aeroporto del Lido di Venezia. Archivio Varriale.

A sinistra: un primo piano di Antonio Reali della 79ª. Archivio Ballista.
A destra: Ludovico Andreuzzi, pilota della 115ª Squadriglia.

za di Rennella ebbero un'altra vittoria nella zona di Maserada sul «Brandemburg C.1» 229.30 della *Flik 12*, pilotato dal Johan Valenta e da Viktor Herzog, che furono entrambi presi prigionieri. Lo stesso giorno Guido Nardini, Gastone Novelli e Cesare Magistrini della *91a*, con Antonio Chiri della *78a*, Antonio Reali e Edmondo Lucentini della *79a* abbatterono a Però nel comune di San Biagio di Callalta (TV), l'«Albatros» 153.221 dell'asso austriaco Franz Graser in forza alla *Flik 61J* di Motta. Quando nel dopoguerra il generale Luigi Bongiovanni stilò la classifica degli assi italiani, in riferimento a questa azione, si scordò di Reali che se la vide così depennare. La vittoria non gli verrà quindi assegnata.

Tre semplici assi

Non tutti gli «assi» erano di nobile origine o appartenevano a famiglie della buona borghesia. Durante la Grande Guerra a differenza di quanto accadeva per il resto delle forze armate il reclutamento dei piloti avveniva in tutte le armi e ad ogni livello a prescindere dal grado. Accadeva perciò che in una squadriglia vi fossero piloti in possesso del rango di ufficiale, altri di quello di sottufficiale ed altri ancora semplici militari di truppa. La circostanza era piuttosto normale se si considera che all'inizio l'aviatore era considerato una sorta di «autista» che «conduceva» l'aereo quasi fosse stato un specie di «chauffeur». In questi casi, ed in particolar modo dopo Caporetto, il rapporto gerarchico tra piloti ufficiali veniva tranquillamente messo da parte e sostituito da una cameratesca amicizia. In questa situazione si trovarono tre aviatori, due piemontesi e uno romagnolo, tutti di umili origini. Ognuno di loro aveva condiviso la triste esperienza dell'emigrazione. Tutti e tre erano appassionati di meccanica e - quasi coetanei - si vennero a trovare come soldati di truppa nelle due squadriglie gemelle di San Luca, la 78ª e la 79ª. Si trattava di Antonio Reali, Antonio Chiri e di Guglielmo Fornagiari.

***Antonio Reali** fece parte della 79ª fin dalla sua formazione ad Arcade provenendo dal Genio. Dopo un avvio stentato, raggiunse il rango di «asso» in soli 19 giorni. Nel febbraio del 1918, assieme a Marziale Cerutti si scontrò con una numerosa formazione austriaca guidata da Linke-Crawford riuscendo a cavarsela. Sul suo aereo portava come insegna un fez. Tra le vittorie che ottenne è da ricordare quella sull'asso Franz Lahner della Flik 55J che si salvò. Il 4 ottobre 1918 ottenne l'ultimo successo in coppia con Edmondo Lucentini, abbettendo Josef Berggold della Flik 56J che morì nonostante si fosse lanciato col paracadute. Concluse il conflitto con 11 vittorie riconosciute pur avendone rivendicate più di 30. Scomparve nell'ombra, salvo partecipare alla guerra d'Etiopia come riservista. Raggiunse il grado di capitano. Dopo il secondo conflitto mondiale continuò a lavorare come artigiano fino al 1975 quando venne a mancare.*

***Antonio Chiri**, era un montanaro, e dopo aver prestato servizio in artiglieria, raggiunse la 77ª squadriglia nel 1916 per transitare subito dopo nella 78ª. Diventò un «asso» proprio con la famosa battaglia aerea di Istrana del dicembre 1917 quando ottenne la quinta vittoria. La sua insegna era la coda nera. Duellò con Franz Lahner poco dopo Reali ed ebbe la meglio e partecipò con altri all'abbattimento di Franz Graser, ma queste vittorie non gli furono riconosciute. Concluse la guerra con 6 successi su 13 rivendicati. Dopo il conflitto ebbe un terribile incidente nel dicembre del 1918 a Vittorio Veneto. Decollato da San Giacomo si trovò con i comandi bloccati e precipitò su alcuni curiosi uccidendoli. Rimase gravemente ferito e si riprese dal coma dopo ben 16 giorni. Venne però dichiarato inabile al servizio. Riuscì comunque a rientrare nei ranghi come riservista e malgrado i postumi dell'incidente continuassero a dargli problemi ad una gamba, continuò a volare come istruttore nella scuola idrovolanti di Como. Il nuovo incarico però non durò molto a lungo e Antonio Chiri dovette ritornare alla vita civile divenendo un tranquillo funzionario delle Poste. Si è spento nel 1971.*

***Guglielmo Fornagiari** veniva dalla campagna romagnola. Piccolo di statura e molto vivace fu volontario nel «Battaglione Aviatori» fin dal 1912. Prestò servizio ad Aviano come meccanico e lì conobbe un altro asso di cui divenne amico, Attilio Imolesi. Passato al pilotaggio nel 1915 transitò come Chiri alla 77ª e poi alla 78ª a Istrana. Dopo un inizio incerto arrivò anch'egli a 5 vittorie nella famosa battaglia aerea combattuta il giorno di Santo Stefano, sui cieli della base alle porte di Treviso. Partecipò allo scontro con Josef Kiss e Bohumin Munzar superando le 200 azioni di guerra. L'ultima vittoria la ebbe il 23 agosto 1918. Fornagiari, la cui insegna era un guidone nero, volava con un revolver ed un pugnale sempre pronti per qualsiasi emergenza. In settembre lasciò il fronte passando ai reparti impegnati nella difesa di Milano e Padova e per finire poi la guerra al deposito di Poggio Renatico. Finito il conflitto con 7 vittorie su 13 rivendicate continuò una tranquilla carriera militare fino al 1935. Fu quindi istruttore presso l'aeroclub di Vercelli fino al 1941. Si ritirò poi in pensione venendo a mancare nel 1956.*

Il **22 Maggio 1918**, nel corso di una manifestazione a Padova, il generale Giuseppe Pennella, premiò i piloti della 2ª Armata. Con questa cerimonia, l'alto ufficiale che ne era divenuto il comandante, intendeva iniettare nuova fiducia in una grande unità che era uscita con le ossa rotte dal disastro di Caporetto. Lo sfondamento avversario infatti era avvenuto proprio nel suo settore e sui suoi soldati Cadorna si era vergognosamente affrettato a gettare la responsabilità del disastro nel tentativo di allontanare da se e dai colleghi Capello e Badoglio le gravi colpe che con loro condivideva. Pennella si adoperò quindi per ricostruire moralmente e materialmente l'armata che il 1 giugno 1918 diverrà l'8ª. La sfortuna però continuerà a perseguitarla visto che pochi giorni dopo, nell'epica «battaglia del solstizio» sarà proprio sul suo settore che austriaci otterranno i migliori risultati.

A sud-ovest di Verona e a nord della strada che porta a Mantova, fu creato un grande campo a **Ganfardine**, nel comune di Sommacampagna, dove vennero dislocate la *61ª* e la *75ª* squadriglia da caccia, la *134ª* da ricognizione e la I° sezione *SVA*. Per i bombardieri fu invece approntato un campo arretrato a **Ca' degli Oppi**, anch'esso nella bassa veronese, in comune di Oppeano, appena a nord di Bovolone. Qui fecero base i *Caproni* della *4ª* e *6ª* squadriglia. A Maggio del 1918 era stato ultimato un campo per i reparti costieri della 3ª Armata. Fu realizzata l'aviosuperficie di **Malcontenta**, che divenne sede delle squadriglie *38ª*, *39ª* e *28ª* equipaggiate con i *Pomilio* e i *SIA*. Questi ultimi però erano causa di frequenti incidenti, e in breve tempo la *38ª* squadriglia rimase priva di mezzi. Gli osservatori poterono allora volare su quattro *Re8* che il *Royal Flying Corps* prestò al reparto costretto alla forzata inattività. Ad est del Brenta, tra San Giorgio in Bosco e Campo San Martino, venne realizzato in giugno il campo di **Busiago**, che ospiterà due squadriglie da caccia - la *72ª* e la *75ª* - e la *89ª SVA*. Le imprese degli *SVA* della *87ª* Squadriglia e, più in genere, quelle delle sezioni equipaggiate con tale aereo, erano ormai all'ordine del giorno. Il *Savoja Verduzio Ansaldo* si dimostrò un velivolo affidabile che permetteva operazioni fino ad allora ritenute impossibili. Con la sua velocità, questa macchina poteva farsi beffe dell'interdizione aerea avversaria. Tra la meta di maggio e il giugno del 1918, i piloti che volavano sul robusto biplano da ricognizione e bombardamento si resero autori di azioni di assoluto rilievo. Il **16 maggio** Natale Palli, partito da Brindisi, giunse fino a Cattaro, portando a termine un memorabile volo di ricognizione. Il successivo **giorno 25**, Antonio Locatelli e Arturo Ferrarin decollati da Ghedi, raggiunsero Friedrichshafen sul lago di Costanza, località importante perché il conte Ferdinand von Zeppelin vi aveva impiantato la sua fabbrica di dirigibili che inizialmente faceva assemblare su una piattaforma di montaggio galleggiante sul lago, che poteva essere allineata ai venti in modo da favorire la problematica manovra di decollo. Il **1 giugno** poi, ancora Natale Palli dopo essersi levato in volo da Jesi, eseguì una ricognizione su Zara, Sebenico e Spalato ritornando infine alla base attraverso il Gargano.

Verso la **fine di maggio del 1918** la Marina chiese di potersi servire dei grandi *Caproni Ca4* per bombardare Pola, nell'intento di rafforzare la propria componente aerea da offesa. La sua attività di bombardamento era infatti stata fino ad allora principalmente eseguita con i dirigibili e con l'impiego dei grandi *Caproni* essa intendeva migliorare e completare il proprio potenziale distruttivo.

Quando le armi si inceppano...

Il problema dell'inceppamento delle mitragliatrici era sempre un'incubo per ogni pilota che poteva trovarsi nel momento più importante del combattimento con le armi inefficienti, passando di colpo da cacciatore a preda. Anche i piloti della «Squadriglia degli Assi» di Quinto, al pari dei colleghi di altre unità, dovettero spesso fare i conti con questo guaio. In un volume di memorie del 1933, il pilota Luigi Contini, riferì che il **13 maggio 1918** anche Francesco Baracca, impegnato su Nervesa nell'inseguimento di 5 *Brandemburg KD* con la protezione di Guido Nardini, quand'era ormai a tiro, restò vittima di tale pericoloso inconveniente. A quel punto fu costretto a una serie di vivaci acrobazie per levarsi di torno gli avversari. Poco tempo dopo si rifece comunque abbattendo un *Albatros* su Salettuol. Anche a Ferruccio Ranza accadde di trovarsi con l'arma bloccata. Visibilmente alterato, dopo avere preso terra, si lasciò sfuggire una serie di apprezzamenti poco edificanti in presenza di piloti di altri reparti. Baracca se ne accorse e lo prese da parte, per dargli la più classica delle lavate di capo. Il giorno dopo però, si affrettò a rincuorarlo avendo saputo che l'amico, per la romanzina patita, non aveva chiuso occhio tutta la notte.

Da sinistra: Gino Allegri «fra Ginepro» («Illustrazione Italiana»), il padovano Guido Masiero (Archivio Gentilli) e Francesco Ferrarin cugino del più noto Arturo («Illustrazione Italiana»).

Capitolo Sesto

La «Battaglia del Solstizio»

Ai primi di giugno del 1918, il controllo del territorio trevigiano era suddiviso tra la 4ª armata (nella estrema parte nord-ovest della provincia fino a Castelfranco), la 3ª (che difendeva la città e la parte sud-est della Marca) e la 2ª da poco divenuta 8ª. L'aeronautica era organizzata in 4 gruppi. Il X° del maggiore Gino Matteucci, col comando a Gazzo Padovano, aveva alle proprie dipendenze le squadriglie *70ª* e *82ª* basate nella stessa Gazzo e la *91ª* a Quinto di Treviso. Il comando del I° gruppo si trovava invece nei pressi della base di Fossalunga ed era affidato al capitano Stella, che coordinava l'attività dei due reparti che da essa operavano: la *117ª Squadriglia* e la V° Sezione *SVA*. Il XV° gruppo era quindi ubicato alle porte di Treviso, presso *Casa Onesti* in comune di Paese. L'unità, comandata dal tenete colonnello Glauco Visconti, controllava le squadriglie *78ª*, *79ª*, *115ª* e *139ª* nonché la IV° sezione *SVA,* tutte dislocate a San Luca. Il XIX° gruppo infine aveva sistemato il proprio comando a Falzè di Trevignano. Lo dirigeva il capitano Ottorino Mutti che poteva disporre delle squadriglie *23ª*, *114ª*, *118ª* e della III° sezione della *24ª*. Tutte le formazioni erano acquartierate presso l'aeroporto di Istrana. Alle dipendenze della 3ª Armata oltre al I° gruppo erano il V° ed il XIII° con reparti dislocati tra Marcon e Malcontenta. Gli inglesi operavano sul Piave, dai campi di Grossa con il *28*th e il *45*th *Squadron* che allineavano un totale di 36 *Camel*. Il *34*th *Squadron* da ricognizione con i suoi 18 *Re8* faceva base Villaverla (VI), mentre il *66*th era a San Pietro in Gu presso *Casa Piazza*. Da Nove di Bassano invece decollavano le squadriglie Francesi *22ª* e *254ª* equipaggiate coi ricognitori *Dorand* e *Salmson*. I gruppi di palloni frenati rimanevano pressoché nelle medesime posizioni stabilite in febbraio. Il raggruppamento aerostieri era comandato dal tenente colonnello Giacomo Miari de Cumani padovano di adozione ma di origini bellunesi. Alla vigilia della «Battaglia del Solstizio» l'aviazione austriaca in questo settore era organizzata su una serie di campi molto piccoli, nati con la stessa filosofia di quelli italiani di San Luca e Quinto. Si trattava cioè di installazioni non fisse, completamente mimetizzate che impiegavano le case e le baracche del posto per i servizi. Nella zona di Conegliano erano operative le aviosuperfici di San Fior di Sopra, Godega Sant'Urbano, Pianzano, Belcorvo, San Vendemiano-Visnadello, Campagnola e Ca' San Felice di Vazzola. Su di esse operavano le *Flik 2ª*, *26ª*, *28ª*, *57ª*, *65ª* da ricognizione e la *68ª* da caccia. Nella zona Oderzo-Motta funzionavano invece i campi di Portobuffolè, Rivarotta, Passo Tremeque, San Martino, Ghirano, Ca' Francescotto, Mansuè, Fossabiuba-Navolé, Motta di Livenza[118] e Stradatta-Corbolone dov'erano basate le *Flik 19ª*, *22ª*, *32ª*, *49ª*, *58ª* da ricognizione e *43ª*, *51ª*, *61ª* e *63ª* da caccia. Lungo questo settore del fronte operarono famosi piloti austroungarici fra i quali si devono ricordare Franz Rudorfer della *19ª*, nonché Franz Graser e Franz Schachinger della *61ª*. Presso aviosuperfici più arretrate, nella zona di Portogruaro, facevano inoltre base l'asso degli assi Godwin

118 Il campo sopravvisse alla Grande Guerra come approdo d'emergenza fino al secondo conflitto. Per notizie più dettagliate sui campi Austriaci consultare: Azzalini Visentin Ulliana – Aerocampi Austrotedeschi sul fronte del Piave, De Bastiani Vittorio Veneto 2008

Brumowsky e Kurt Gruber della *41J* di Toreselle. Nella zona di Feltre, Santa Giustina e Belluno si trovavano i campi italiani che dopo la ritirata di Caporetto erano caduti in mani avversarie e dai quali agivano ora le *Flik 2ª*, *8ª*, *11ª*, *14ª*, *16ª*, *39ª*, *53ª*, *66ª* e *70ª* da ricognizione oltre alla *30ª* e alla *60ª* da caccia. I piloti più noti alle cronache che volavano in questo settore del fronte erano Frank Linke-Crawford della *60ª* e Karoly Kaszala della *14ª*. In Valsugana infine le forze aeree della duplice monarchia erano dislocate sui campi di Pergine, Ospedaletto, Grigno e Levico. Da qui velivoli con la croce di ferro decollavano per operare sugli Altipiani e sul Grappa con le *Flik 7ª*, *15ª*, *17ª*, *21ª*, *24ª*, *31ª*, *36ª* e *48ª* da ricognizione. Le *Flik* da caccia erano invece le *9ª* e la *55ª*. Anche qui erano presenti alcune stelle di prima grandezza dell'aviazione imperiale: gli assi Alexander Kasza, Josef Kiss, Josef von Maier e Julius Arigi della *55ª*.

L' Aviatik Berg D I

Questo robusto velivolo progettato da Julius von Berg fu prodotto in circa 700 esemplari. Divenne la colonna portante della caccia asburgica. I primi esemplari soffrivano di una particolare debolezza delle ali, difetto che poi fu risolto. Anche il motore diede all'inizio problemi di raffreddamento. I radiatori che erano montati sui lati vennero in seguito sistemati frontalmente funzionando così a dovere. L'armamento nelle ultime serie era costituito da due mitragliatrici sincronizzate con l'elica. Le prestazioni sono riportate nell'Allegato 1

Il «D-I 138-43» della Flik 74J di S.Fior, abbattuto il 23 giugno 1918 ed esposto a Treviso in piazza d'armi a Santa Maria del Rovere. Foto da riferimento bibliografico 20.

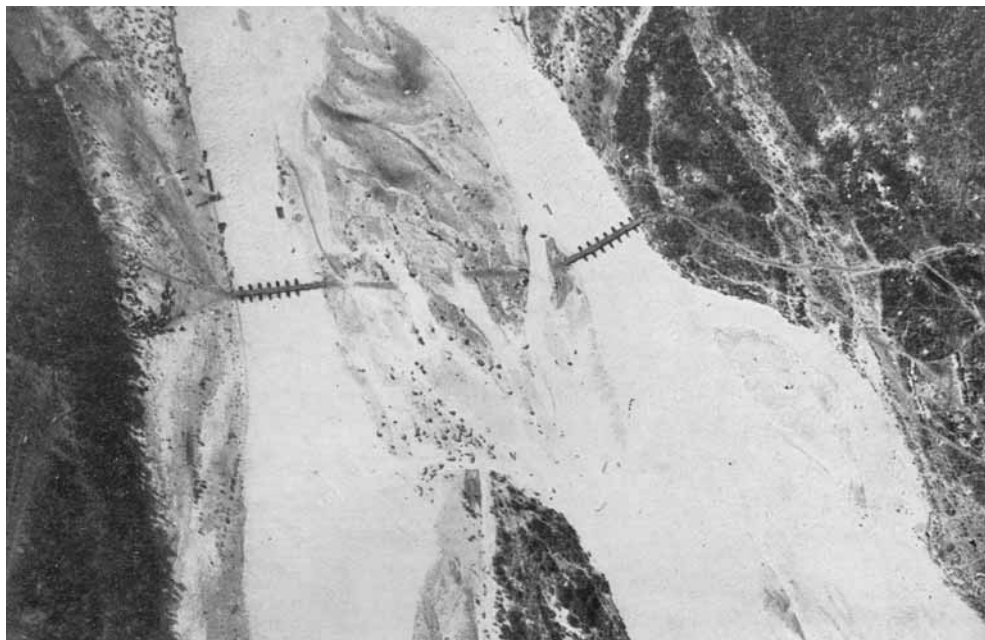
Nel giugno del 1918 le forze della duplice monarchia avrebbero dunque giocato la loro ultima carta. La «battaglia del solstizio» rappresentò infatti l'estremo tentativo di vibrare all'Italia il colpo che avrebbe dovuto abbatterla. Purtroppo per loro, gli austroungarici non erano riusciti a tenere nascosti i preparativi dell'imminente offensiva. I particolari del grande attacco erano ben noti ai comandi del Regio Esercito. Nella raccolta di informazioni l'aviazione non mancò di fare la sua parte. Nella notte fra il **29 e il 30 maggio**, il capitano Umberto Gelmetti, decollato a bordo di un *Voisin* dalla base veneziana di Marcon, aveva condotto oltre le linee avversarie due

Un «Salmson 2» della squadriglia francese BR221. Archivio Ballista.

Uno «SVA» basato a Fossalunga–Istrana probabilmente della V° sezione. Archivio Ballista.

Un «Pomilio»: la 23ª Sq. da ricognizione di Istrana fu uno dei reparti più attivi nonostante i problemi di affidabilità del velivolo. Archivio Ballista.

Una foto aerea del campo di Ciriè di Pergine. Sulla zona ora passa la sperstrada della Valsugana mentre la parte nord è occupata da un'area industriale. SFEI.

A sinistra il Ten. Col. Piccio, comandante della massa da Caccia. Archivio AMI Varriale.
A destra il magg. La Polla, comandante della massa da Bombardamento «Illustrazione Italiana».

Uno dei tanti ponti di barche gettati dagli austriaci nel giugno 1918. Questo e un passaggio dei più famosi, collocato tra Villa Jacur e le Campagnole ad est del Montello. In questa zona, presso l'aviosuperficie «Francesco Baracca» è ospitata la «Jonathan Collection» di Giancarlo Zanardo, con velivoli storici in esposizione. (Foto da riferimento bibliografico 54).

agenti italiani incaricati di raccogliere notizie. I cosiddetti *missionari* erano bersaglieri in abiti civili. Si trattava del tenente Camillo De Carlo e del soldato Giovanni Bottecchia, fratello del famoso campione di ciclismo. Con un rocambolesco volo notturno Gelmetti si avventurò nel territorio ostile scendendo in un campo nella piana di Roveredo a poca distanza da Aviano. Lì il pilota sbarcò i due avventurosi bersaglieri che portavano con loro una gabbietta di piccioni viaggiatori indispensabili per trasmettere al comando i loro messaggi. Le forze italiane, consapevoli dei piani avversari si organizzarono di conseguenza. L'aviazione allestì una *massa da bombardamento* ai comandi del maggiore Ernesto La Polla e una *massa da caccia* agli ordini di Pier Ruggero Piccio. I due raggruppamenti furono posti alle dirette dipendenze del Comando Supremo. La *massa da caccia* era formata dalle squadriglie *70a*, *82a*, *91a*, *75a*, *72a*, *76a*, *79a* e *80a* per un totale di 120 aerei. I reparti provenivano dalle armate del settore Garda-Piave e avevano il compito di intervenire sui settori più esposti, con azioni mirate e pattugliamenti regolari. Il periodo tra febbraio e giugno fu speso anche per preparare i piloti al combattimento. Il giorno 6 giugno, il tenente colonnello Piccio, diramava una circolare intitolata «Istruzione provvisoria d'impiego delle squadriglie da caccia», che conteneva le indicazioni sull'uso della specialità. Tale documento è importante perché dimostra il progresso fatto nel campo della strategia dall'aviazione italiana in sette anni, dalla guerra di Libia.

Il comandante Pier Ruggero Piccio

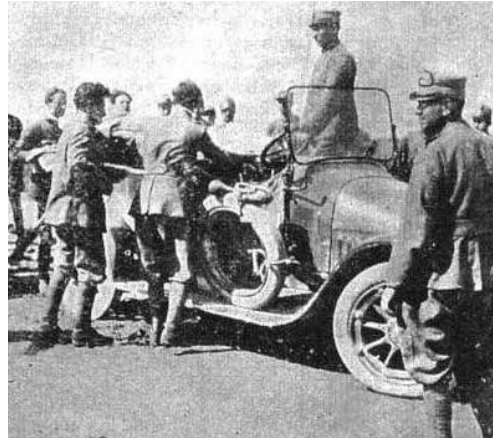
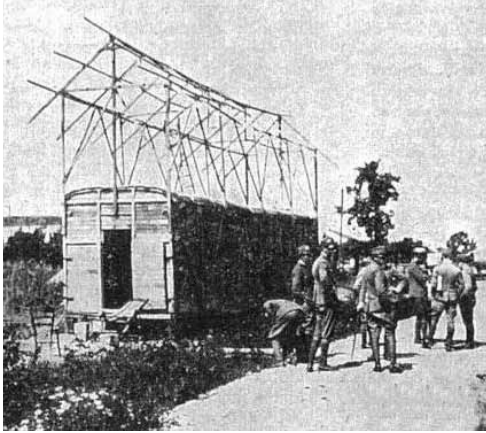
Nato a Roma nel 1880, di spirito avventuroso e impulsivo, diventò il comandante in capo delle forze da caccia italiane conseguendo un suo primato: quello di non avere mai avuto nessuno superiore a lui in grado nella specialità della caccia. Ufficiale di fanteria agli inizi del secolo, poi posto in aspettativa, fu in missione nel Congo Belga per conto del ministero degli esteri, Nell'avventuroso ritorno a casa fu tra l'altro anche «capo provvisorio» di una sconosciuta tribù africana. L'instancabile Piccio, si spostò quindi a Parigi, a Creta e poi in Libia nella guerra del 1911. Alla fine del 1913 diventò pilota, a Malpensa e conquistò il primato assoluto italiano di altezza volando a 3800 metri e battendo il precedente record del tenente Bolognesi, stabilito lo stesso giorno. Prestò poi servizio presso la «5a Squadriglia Nieuport» a Busto Arsizio, assieme a Francesco Baracca e in seguito transitò sui bombardieri «Caproni», come comandante della 3a Squadriglia. Nel giugno del 1916 era a capo della 77a con Ferruccio Ranza e Cosimo Rizzotto ad Istrana. Spostato con la sua unità ad Aquileia, chiese di ricevere dei razzi «Le Prieur» da utilizzare contro i «Draken» avversari. Purtroppo per lui si rese autore di una seria mancanza tentando di allenarsi all'uso di quest'arma su un pallone catturato agli austriaci. Provò i «Le Prieur» senza conoscere i loro funzionamento poiché non aveva ancora ricevuto le istruzioni dai francesi. In quell'occasione rischiò di far saltare in aria un deposito di idrogeno. Fu punito, ma il 18 ottobre 1916, dopo le iniziali difficoltà di messa a punto dei razzi, abbatté un pallone austriaco, ottenendo la sua prima vittoria. Promosso Maggiore fu nominato comandante del X° Gruppo volando però con la 77a e con la neo formata 91a. Fu a Istrana per le operazioni sull'Ortigara. Continuò a mietere vittorie. Il 19 agosto 1917 al ritornò da una scorta ai «Caproni» avvertendo un forte malessere probabilmente dovuto ai gas respirati sul campo di battaglia cappottò in atterraggio a Santa Caterina di Udine. Raggiunto il grado di tenente-colonnello, alla fine di quell'anno partecipò con Baracca e Ruffo di Calabria alla valutazione del nuovo Ansaldo «Balilla» a Torino e diventò poi Ispettore delle squadriglie da caccia. Nel marzo del 1918 assieme a Francesco Baracca, Fulco Ruffo di Calabria e altri piloti fu insignito, nel corso di una solenne cerimonia alla Scala di Milano della medaglia d'oro. Durante la «Battaglia del Solstizio» rivestì l'incarico di comandante della «massa da caccia». Continuò a volare e guadagnare vittorie. Il 31 ottobre 1918, veniva abbattuto e fatto prigioniero ma riuscì a fuggire e dopo alcuni giorni di marcia avventurosa riattraversò le linee, tornando al campo. Con le sue 24 vittorie è il terzo nella classifica degli assi dell'aviazione italiana. Dopo la guerra fu con D'Annunzio nell'impresa di Fiume e addetto aeronautico a Parigi. Diverrà anche il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, incarico che manterrà fino al 6 febbraio 1927. Una volta congedato, fu nominato senatore. Visse soprattutto in Francia occupandosi di rappresentare oltralpe l'aviazione italiana. Morì a Roma il 30 luglio 1965.

L'esercito austriaco aveva schierato in Trentino la 11ª Armata del generale Conrad mentre lungo il Piave erano disposte la 6ª armata dell'arciduca Giuseppe e l'«Isonzo Armée» del generale Wurm, alle dipendenze di Boroevic. Nel complesso 50 divisioni di fanteria e 5 di cavalleria, una brigata costiera e 500 aerei per un'azione a tenaglia tra gli Altipiani e il Piave. Gli italiani contrapposero le armate 3ª, 4ª, 6ª, 7ª e 8ª, per un totale 56 divisioni (di cui 3 inglesi e 12 Francesi) e 600 aerei (20 francesi e 80 inglesi). Nelle retrovie erano a disposizione la 9ª armata e una divisione ceka in formazione. A fronteggiare le forze austroungariche sulla linea del Piave tra Pederobba e il mare erano il generale Pennella che guidava l'8ª armata e il duca d'Aosta con la 3ª. La battaglia iniziò la notte del 15 giugno. L'artiglieria italiana anticipò quella austriaca sulla base delle notizie che il servizio informazioni era riuscito a carpire. Lo stesso giorno gli austriaci attraversarono il fiume gettando 60 ponti in vari punti e occupando una parte del Montello. La penetrazione proseguì il 16 e il 17. Anche nella zona di Ponte di Piave e sulla foce del fiume gli attaccanti riuscirono a creare piccole teste di ponte. Il 18 però, con l'arrivo dei rinforzi, la resistenza si consolidò e nei giorni successivi esse furono tutte eliminate. A partire dal 19 giugno il contrattacco italiano mise in seria difficoltà gli austroungarici che non riuscirono ad abbattere il muro eretto dinanzi a loro. Tra il 22 e 23 il Montello era ripreso e le sacche di resistenza italiana rimaste vennero soccorse. Le forze attaccanti attuarono allora una ben riuscita manovra di sganciamento e si ritirarono oltre fiume. Il Piave si era rivelato un ostacolo insormontabile. La sua piena e la continua distruzione di ponti e passerelle attuata mediante tiro d'artiglieria e attacchi aerei aveva reso impossibile alimentare le teste di ponte che lo avevano superato.

I giorni di Baracca

Francesco Baracca ottenne le sue ultime vittorie il 15 giugno 1918. La sera del 19 il pilota fece ricoverare nell'*hangar* il suo aereo. La fusoliera era crivellata dai colpi subiti in qui duri giorni di battaglia. Anche il colletto della divisa era bruciacchiato a testimonianza del fatto che l'asso di Lugo di Romagna non si sottraeva mai allo scontro. Improvvisa giunse la telefonata del generale Luigi Bongiovanni. L'alto ufficiale era reduce da un animato colloquio con Badoglio e sfogò la sua ira con il pilota. Al termine della chiamata Baracca, sebbene contrariato, decise di levarsi in volo. Il suo apparecchio venne riportato sul campo. Racconta Ferruccio Ranza: «..sin dal mattino effettuai due missioni con Novelli e De Bernardi. Rientrati alle 16 senza aver scorto aerei nemici vidi preparati gli aerei di Baracca e Osnago. Arriva Baracca innervosito, i piloti si preparano, il cielo è limpidissimo, partono, sono le 18,15, Francesco raccomanda a Osnago che è alle sue prime esperienze, che gli stia sotto e non lo perda di vista, dopo un giro del campo puntano verso il Montello». Quel giorno nei pressi della base c'è come sempre anche il piccolo Giambattista Corrent che con i suoi amici se ne sta a guardare ciò che accade nell'aeroporto e che, ottant'anni dopo racconta: «*me ricordo che el xe partìo, i go visti partir, e dopo in cao do ore, tre, ghemo sentio che lo ga' pescà... gò fato e agreme... perché o conoseo ben*». Giambattista Corrent assiste al decollo di Baracca e di Osnago per quella che sarà l'ultima

L'ultima vttoria di Baracca a San Biagio di Callalta il 15 giugno 1918
Archivio «Museo Baracca» Lugo di Romagna.

24 giugno: sono ritrovati i resti dell'Asso degli Assi. Foto «Secolo Illustrato».

24 giugno. In alto da sinistra verso destra, i commilitoni di Baracca - a fianco del «cassone» - sono in attesa dell'arrivo della salma che giunge a bordo dell'auto di Garinei, inviato del «Secolo d'Italia». Al centro (Archivio Varriale): il feretro è portato a spalla nell'accantonamento (riferimento 20 nella mappa di pagina 163. Si noti sullo sfondo a destra il «cassone». Sopra a sinistra: Ruffo di Calabria durante il trasporto del corpo poi deposto nell'accantonamento (immagine di destra). Foto «Secolo Illustrato».

missione. Un paio d'ore dopo al campo arriva la notizia che l'asso è caduto e il piccolo Giambattista scoppia a piangere. Racconta Ferruccio Ranza: «Seguiamo il volo degli aerei, finché si riducono a due puntini neri. Improvvisamente sullo sfondo del Montello vediamo una scintilla scendere dal cielo e sparire; subito dopo dal terreno si leva un filo di fumo...» Pensando ad un'altra vittoria del comandante i presenti al campo esultarono. Poi un puntino si avvicinò velocemente al campo: era Franco Osnago. Il gregario scese smarrito dal suo velivolo, chiese di chiamare Piccio, e raccontò: «Stavamo mitragliando gli austriaci [nella zona occupata da un quota di circa 150 metri] vicino al *colesel della Madonna*. Io lo seguivo. Ad un tratto mi ha girato rapidamente sotto l'ala sinistra e ho notato che dal suo apparecchio si sfilava una sottile scia bianca. Ho deviato per evitare la collisione e ho fatto un giro, ...ma non l'ho più visto...». All'arrivo di Pier Ruggero Piccio, Ruffo e Costantini decollarono alla volta del Montello ma dopo un'ora e mezza tornarono senza alcuna novità. A quel punto la notizia dell'accaduto venne trasmessa al Comando Supremo. Quella sera Novelli e Osnago a bordo di un auto raggiunsero la bassa altura alle porte di Treviso, ma non trovarono nulla. Il **20 giugno** ancora Novelli e Osnago con l'autista di Baracca tornarono di nuovo sul Montello. Si era infatti saputo della caduta di un aereo abbattutosi tra l'altura e il paese di Bavaria. Non si trattava però del velivolo dell'asso romagnolo ma di quello sergente Antonio Nava, dell'*81a Squadriglia* abbattuto quel giorno. Al padre di Baracca fu inviato il telegramma che annunciava la scomparsa del figlio. Il **21 giugno** il comando della *91a* fu preso da Ruffo di Calabria. Quel giorno il bollettino informò finalmente il pubblico della triste sorte toccata al famoso pilota. Il bollettino austriaco non recava alcuna notizia di quanto accaduto a Baracca e ciò alimentò la vana speranza che egli potesse essere ancora in vita. Per risolvere quest'ultimo dubbio fu anche lanciato un messaggio oltre le linee avversarie per avere informazioni. Il presidente del consiglio, Vittorio Emanuele Orlando annunciò la scomparsa di Baracca in parlamento riferendo che egli era *disperso*. Il **22 giugno**, il cronista del *Gazzettino* Baroni, comunicò la notizia ai propri lettori dipingendo un commosso ritratto dell'eroe scomparso. Il **24 giugno** gli austriaci abbandonarono il Montello. Il giorno prima Osnago era stato avvertito da Ambrogio Gobbi che entro poche ore si sarebbe forse presentata la possibilità di perlustrare la zona in cui il commilitone era caduto. Osnago partì alle 10 del 24 giugno con Garinei, giornalista del *Secolo*. Alle 13 circa, i due erano a Nervesa, nei pressi di Villa Berti, dove caricarono Ferruccio Ranza che era lì per avere notizie dei suoi fratelli. Il terzetto raggiunse il luogo della probabile caduta del velivolo di Baracca. A piedi perlustrarono la zona, a una distanza di cento metri l'uno dall'altro. Garinei era a sinistra, Ranza al centro e Osnago a destra. Alle 15.30 in una piccola radura fra *Collesel della Zorla* e la *Sorgente dei Frati,* dentro una trincea disseminata di resti di ogni tipo, furono trovati i rottami carbonizzati dell'aereo. Scrive Ferrucci Ranza: «A sei o sette metri dai rottami dell'apparecchio giace Baracca supino, intatto [in decomposizione]. E' stato sbalzato fuori dalla carlinga al momento dell'impatto e il rogo dell'aereo lo ha risparmiato. Notiamo una ferita all'occhio destro, alla radice del naso; il braccio sinistro è disteso, aperto, lievemente piegato l'altro, la

gamba destra è sollevata un po' all'altezza del ginocchio. Il motore è conficcato nel terreno, il resto è un ammasso di ferri arsi e contorti. I serbatoi di rame sono forati, anche la cassetta delle munizioni è perforata». La salma non fu toccata. I documenti e l'orologio erano lì. Qualche bomba a mano era stata lanciata contro l'aereo e la pistola del pilota si trovava fuori dalla fondina. Sembra che Osnago in quel momento abbia detto d'aver avuto l'impressione che Baracca si fosse probabilmente sparato. Sul luogo dell'impatto venne lasciata una croce, fatta con i resti dell'aereo. La salma fu avvolta in due teli da tenda e caricata sull'auto di Garinei con l'aiuto di quattro fanti romagnoli. Lungo il percorso i militari salutarono il feretro. Giunti al campo di Quinto, i resti mortali del famoso aviatore furono deposti in una baracca nell'accantonamento della squadriglia, a sud del campo e ricoperti di fiori campestri. Così finì colui che era stato il più importante «asso» dell'aviazione militare italiana durante la Grande Guerra. Lo scrittore Giovanni Comisso, vent'anni più tardi intervistò la gente del luogo. Era il 1938 e un contadino gli raccontò: «Io volevo andarlo a vedere, ma non mi lasciarono, e ne sentii solo l'odore tremendo». «Quando è morto - ricordava anni fa Ida Dal Bianco, classe 1905, altra testimone dell'epoca che aveva l'abitazione vicino alla base di Quinto - hanno portato l'aereo [i rottami n.d.r] dietro casa mia». La dimora dei Dal Bianco (ora Borsato) era a circa 600 metri dalla base in direzione di San Cassiano. I resti dell'aereo quindi, furono depositati in una struttura al di fuori dell'aeroporto. La causa della caduta non è ancora oggi chiara. La più accreditata è quella ufficiale del cecchino che lo colpì da terra. Infatti la rivendicazione di abbattimento da parte dei due aviatori austriaci Katier e Barwig, non appare credibile anche perché Osnago disse chiaramente che non c'erano altri aerei in cielo. Questa tesi fu dunque rigettata anche dal Comando Supremo italiano nel suo bollettino ufficiale. In seguito circolarono altre ipotesi in base alle quali Baracca poteva essersi suicidato con la sua pistola quando si accorse che a bordo era scoppiato un incendio. Sulla parte inferiore del capo del pilota era infatti presente il foro d'entrata di un proiettile di piccolo calibro che però non venne mai estratto. E' certo comunque che Baracca temeva molto l'eventualità di rimanere vittima delle fiamme. Questa tesi fu avanzata allora dalla rivista *Il cielo* e ripresa poi da storici attuali. Il **25 giugno** il *Gazzettino* con un piccolo trafiletto annunciava che i resti del pilota erano stati trovati il giorno prima e che presentavano lievi bruciature. Anche il *Corriere della sera* riferì con dovizia di particolari le circostanze del rinvenimento della salma. Mentre il corpo di Baracca si trovava al campo di Quinto per un sommario esame necroscopico e per essere composto, i suoi commilitoni sorvolarono spesso la baracca che lo ospitava, lasciandovi cadere sopra fiori. Ricorda ancora Ida Dal Bianco: «gli aerei gettavano fiori, sempre fiori. Era diventato un giardino colorato. Ma io preferisco ricordarlo quando scherzava con noi, quando portava la sua roba da lavare a mia madre; quando eravamo a lavorare sui campi gli piaceva farci gli scherzi. Passava a bassa quota proprio sulle nostre teste e noi ci buttavamo per terra piene di paura, ma si rideva, perché lui, Francesco, si divertiva a giocare con noi». La camera ardente fu allestita presso la Villa Borghesan di Quinto. Il funerale si svolse il **27 giugno**. Nella prima mattinata la salma fu spostata nella chiesa di San Giorgio (Quinto di Treviso) dove

26 giugno: La cassa viene prelevata dall'accantonamento, che si nota per intero.
Foto Archivio «Villa Brizza».

27 giugno 1918: in alto a sinistra la vecchia chiesa di San Giorgio di Quinto di Treviso (immagine elaborata da un quadro di Vendramin del 1934, ora esposto presso l'asilo di Quinto di TV. Sotto: Il catafalco all'interno della chiesa di S.Giorgio. Si notino la divisa, le decorazioni e l'insegna ai piedi del catafalco infiorato. (Foto a sinistra Archivio AMI - Varriale, a destra Archivio Ballista).

Istantanee dal funerale di Baracca: in alto a sinistra, Ruffo, Piccio e il giornalista Garinei. A destra un gruppo di marinai tra cui, con la barba, il capitano di fregata Valli, comandante dei servizi aerei a Venezia. Sotto a sinistra altre personalità in attesa. A destra D'Annunzio di spalle. Archivio Ballista.

27giugno: Il feretro è portato fuori dalla chiesa a spalla dai suoi compagni.
Foto a sinistra Archivio Ballista, a destra Archivio «Museo Baracca» Lugo di Romagna.

venne eretto un catafalco ricoperto di fiori. Sopra la cassa fu posta la giubba, le decorazioni e il berretto. Di fronte era stata collocata l'insegna del cavallino rampante oggi conservata presso il museo di Lugo di Romagna. Alle 10 venne celebrata una funzione religiosa in forma privata alla presenza dei compagni d'arma, dei parenti e della rappresentanza municipale di Lugo formata dal sindaco, dal segretario comunale, da un consigliere provinciale e dallo zio del pilota, Angelo Baracca con i figli Sante e Giuseppe.[119] Il funerale venne celebrato un forma solenne alle 18 del pomeriggio. Davanti alla chiesa si schierarono rappresentanze dei reggimenti di cavalleria - in particolare del *Piemonte Reale* - e di altre armi. Alla cerimonia funebre parteciparono molte autorità e tutti gli aviatori liberi dal servizio.[120] Era presente anche il poeta Gabriele D'Annunzio. Terminata la funzione il feretro fu portato a spalla sul sagrato da Fulco Ruffo di Calabria, Ferruccio Ranza, Andrea Costantini, Guido Keller, Gastone Novelli, Adriano Bacula, Mario Olivieri e Cagnaghi. Si formò il corteo, mentre la bara venne posta su un carro d'artiglieria. Un aviatore portava le decorazioni e due attendenti il cavallo da battaglia di Baracca e la sua insegna. Lungo il percorso attraverso il borgo di Quinto, la gente assisteva commossa. Sulle finestre campeggiavano drappi neri e vi erano almeno 50 corone di fiori mentre, scrisse il *Corriere della Sera,* «in alto stormi di aeroplani fanno la guardia a questo re del cielo». Giunti al cimitero di San Cassiano furono pronunciati i discorsi di rito dal Conte di Torino e dal generale Bongiovanni che così si espresse: *«i poveri resti di Francesco Baracca affidiamo alla quiete di questo cimitero campagnolo. Ma poco vi sosteranno. Sul Montello contrastato noi vorremo e sapremo scavare e ornare la tomba degna. E io ho la speranza che a sacrifizio aggiungendo nuovo sacrifizio, la famiglia dolente ma consapevole – farà con estrema rinunzia – dono a quel sacrario la salma del figlio dolce e glorioso. ..".* Parlarono anche Pier Ruggero Piccio e soprattutto, per ultimo, Gabriele D'Annunzio. Un ultimo passaggio di aerei della *91ª Squadriglia* che lanciarono fiori, precedette la deposizione del feretro nelle tomba. La cassa fu scaricata dal carro e sistemata nel sacello della famiglia Giordani. Nei giorni che seguirono i colleghi del pilota scomparso promossero una raccolta di denaro per realizzare un monumento in memoria di Francesco Baracca, che auspicavano di costruire nel luogo dove il suo aereo si era schiantato al suolo. La sottoscrizione fu promossa sulle colonne del giornale di Garinei *Il Secolo,* e ripresa da altri quotidiani. In epoca successiva il monumento venne poi effettivamente costruito là dove gli aviatori della *91ª* avevano auspicato. E' visitabile ancora oggi nella zona del sacrario militare di Nervesa della Battaglia. Il desiderio espresso dal generale Bongiovanni che si era augurato che la salma del pilota riposasse in terra trevigiana non fu esaudito dalla famiglia che la sera del **28 giugno** fece esumare il corpo. Caricate su un camion le spoglie di Baracca furono quindi trasportate a Lugo dove giunsero in piena notte. I congiunti del

119 Come riportato sul *Corriere della sera* del giorno dopo.

120 Presenziarono lo zio di Francesco Baracca in rappresentanza della famiglia, S.A.R Vittorio Emanuele–Aosta Conte di Torino rappresentante del Re, il generale Maggiorotti in rappresentanza del generale Diaz, il generale Bongiovanni, il conte De Rigras prefetto di Treviso, il Commissario Prefettizio della città maggiore Agostino Battistel con il segretario Comunale, il generale Serdagna, Gorelli sindaco di Lugo, il cavalier Giordani sindaco di Quinto, le rappresentanze degli alleati inglesi e francesi e molte altre personalità.

pilota scomparso ottennero una deroga alle ferree disposizioni dell'epoca in base alle quali ogni caduto, senza eccezioni, doveva essere tumulato nel luogo più vicino a quello del decesso. Il **29 giugno** a Lugo di Romagna, il feretro fu esposto al pubblico avvolto nel tricolore, all'interno della sala del Patrio consiglio. Dalle 9 del mattino alle 21 della sera fu un continuo susseguirsi di folla. Il pomeriggio dell'indomani furono celebrate solenni le onoranze funebri con la definitiva sepoltura nella cappella di famiglia. Il 6 dicembre del 1918, a guerra finita, Francesco Baracca venne insignito della medaglia d'oro al valor militare per meriti di guerra. In luglio un decreto regio aveva trasformato la *91ª Squadriglia caccia* in «Squadriglia Baracca».

Francesco Baracca: il mito

Stendere in poche righe una semplice biografia di Francesco Baracca da inserire in queste pagine avrebbe un'utilità relativa. I tratti essenziali della sua vita sono noti ai più e comunque facilmente reperibili. Più interessante è invece approfondire i tratti della personalità di un uomo che fu l'Asso degli Assi della nostra aviazione. Il suo nome è assurto a una dimensione mitica e il ricordo di questo aviatore è ancora oggi vivissimo nei luoghi dove ha vissuto. Quando le incursioni austriache si facevano minacciose ed i caccia della 91ª prendevano il volo, di bocca in bocca, tra la gente timorosa, circolava la frase rassicurante: «..riva lù». Arriva lui: Baracca. Nel comune sentire, l'aeroplano era allora una macchina fantascientifica, in grado di portare la morte a grandissima distanza dai fronti di combattimento fin dentro le case della gente comune. In lui le persone vedevano dunque il difensore e il «salvatore», quando trepidavano per le continue incursioni notturne che non permettevano di riposare. Le sue gesta ingigantite dalla stampa lo trasformarono ben presto in una fonte di ispirazione per gli altri piloti e un simbolo di sicurezza per le persone comuni. Baracca giunse per la prima volta a Istrana in occasione della battaglia dell'Ortigara (6 giugno 1917 - 2 luglio 1917) quando prese il comando della 91ª squadriglia formata un mese prima a Udine con i migliori piloti della 70ª. Dal primo combattimento, sostenuto il 7 settembre del 1915, erano già passati quasi due anni. L'allora capitano Baracca, «asso» con 5 vittorie riconosciute dal novembre del 1916, aveva già 13 successi nel suo carniere. Durante quel mese di permanenza a Istrana non aggiunse però nessun altro abbattimento alla lista dei suoi successi, eccezzion fatta per un aereo avversario danneggiato l'8 giugno. L'attività fu comunque intensa e Baracca - per la prima volta comandante di reparto - si ritrovò a dover familiarizzare con questo ruolo del tutto nuovo. A Pezzan l'ormai famoso pilota andava da un certo Giacomini, a farsi riparare i piccoli guasti che a volte affliggevano la motocicletta con cui si spostava e per la quale, da buon sportivo, nutriva una vera passione.[121] *A Trevignano invece consumava i suoi pasti alla Trattoria «Zanella». Frequentava anche Musano con il suo attendente per procurarsi il latte alla casa della famiglia Martignaghi, al punto che un bambino di nome Arduino, che veniva spesso preso in braccio dall'eroe, fu soprannominato «Baracca».*[122] *Ritornò nel trevigiano l'11 marzo del 1918 per vivere i suoi ultimi 100 giorni e morire a trent'anni durante la «battaglia del solstizio». Baracca amava i cavalli, la musica, la motocicletta e naturalmente il volo. Come tutti i ragazzi di buona famiglia studiò in collegio. A scuola era diligente anche se non disdegnava eccezionalmente farsi aiutare per superare qualche difficoltà. Manteneva un rapporto personale quasi esclusivo con la madre a cui scriveva praticamente ogni giorno. Era però sostenuto anche dal padre nelle sue scelte professionali, anche quando quest'ultimo non le condivideva. Cosciente della sua posizione sociale tenne sempre un comportamento educato e signorile, senza mai eccedere in nulla. Anche le sue avventure sentimentali furono riservate e quasi segrete. Dopo il collegio intraprese la carriera militare, diventando un perfetto «Signor Ufficiale». Venne premiato come primo classificato alla scuola di cavalleria e il riconoscimento gli fu consegnato dal veneto conte Giorgio Emo Capodilista. Dentro di lui c'era però anche un altro Franceso, con un animo rivoluzionario e un po' birichino, massone, liberale e progressista che mal sopportava gli abusi di potere e l'opportunismo. Si circondò di piloti spesso audaci e scapestrati, inclini alla goliardia fino al limite dell'estrosità di Guido Keller, ma che davano sempre il massimo. Le sirene della grande industria che aveva interesse nelle forniture militari tentarono spesso di sedurlo al pari di molti suoi colleghi meno famosi, invitandolo a stringere con essa rapporti più stretti e diretti. Baracca se ne mantenne sempre lontano. Sportivo, atletico e di carattere taciturno, questo grande aviatore probabilmente non riusciva a considerarsi un comandante nel senso*

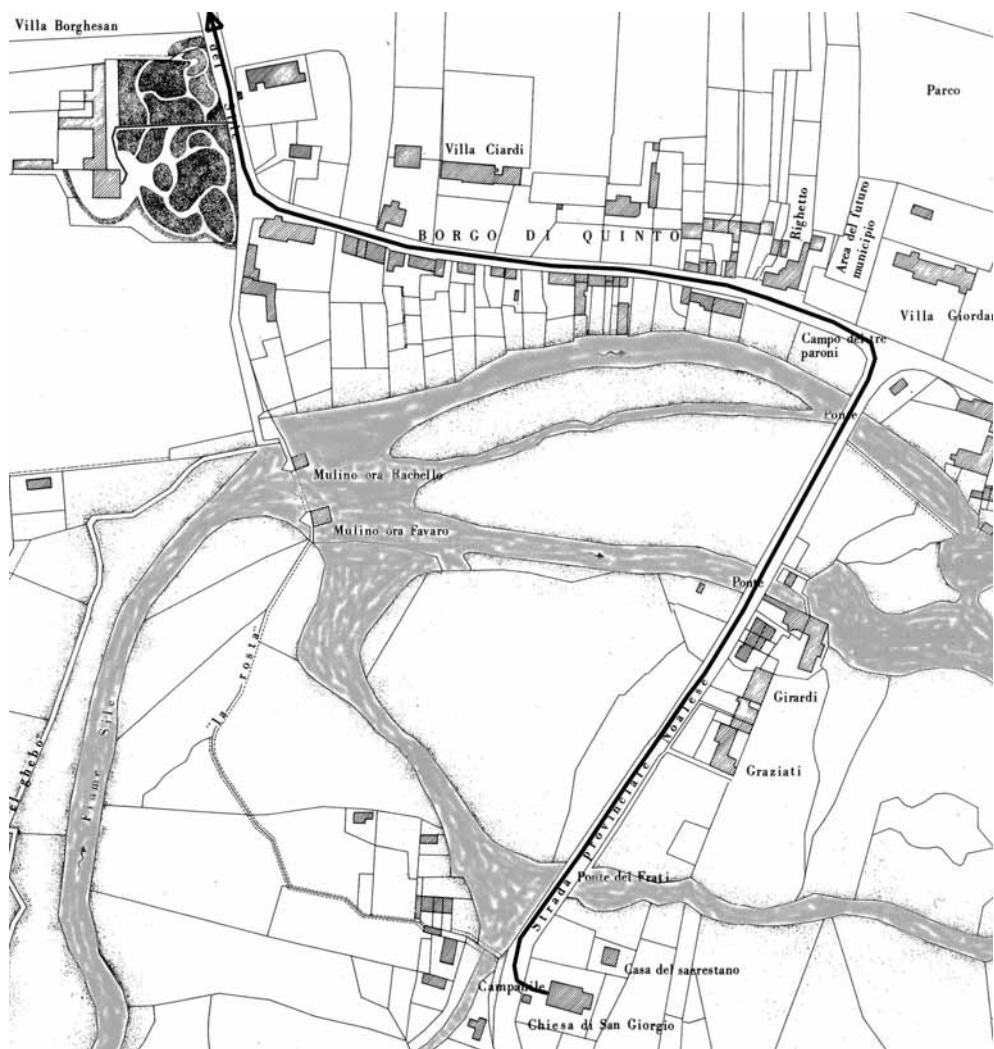
121 Cfr. Luigi Belvini, *Pezzan d'Istrana...,* op. cit.

122 Cfr. Ottorino Sottana, *Uomini e fatti. Il comune di Trevignano nel tempo*, Crocetta del Montello, Antiga, 1974

27 giugno: in attesa della composizione del corteo. In alto a sinistra si notano due ufficiali americani, a destra alcuni francesi. Sotto il corteo sta prendendo forma. Archivio Ballista.

27 giugno: Il corteo in via Graziati con alle spalle la chiesa di S.Giorgio. Foto Ufficio Storico A.M.I - Archivio Varriale.

27 giugno. In altro a destra: il corteo passa per le strade del borgo (Archivio Ballista), a destra l'insegna di Baracca accompagna il corteo («Museo Baracca» Lugo di Romagna). Sopra: il corteo alla curva di Villa «Borghesan». (Archivio Ballista).

27 giugno: le orazioni funebri tra le colonne del cimitero. D'Annunzio impegnato nel discorso. A sinistra Archivio Ballista e a destra Archivio «Museo Baracca» Lugo di Romagna.

27 giugno: Il percorso del corteo funebre fino al cimitero di San Cassiano.

più burocratico del termine ma comunque svolgeva il proprio compito con serietà e precisione, benché gli impegni di ufficio rappresentassero un chiaro ostacolo all'attività di volo. Sensibile e modesto sapeva motivare e coinvolgere i propri piloti più con la sua personalità che con l'autorità del grado. In azione era determinato e si impegnava tenacemente per raggiungere l'obiettivo. Fu comunque la sua cavalleria nei confronti del nemico a costituire l'elemento che colpì di più l'immaginario popolare consegnandone la figura alla storia dell'aviazione Italiana. L'immagine di combattente senza macchia e senza paura prese il sopravvento sulla sua semplicità di uomo. Baracca era cosciente come tutti gli altri piloti che in qualsiasi momento la vita comoda del campo poteva mutarsi in un inferno durante le missioni di volo. Il 15 novembre 1917 partendo da Padova, a 4000 m. sopra Istrana, ebbe un drammatico combattimento che si concluse in modo impressionante. Il velivolo del pilota austriaco che gli si contrapponeva fu avvolto dalle fiamme e l'uomo si gettò ne vuoto per evitare di morire bruciato. Non era la prima volta per Baracca che un duello aereo nel quale era coinvolto conosceva un epilogo così tragico. E' da queste esperienze che in lui nasce il timore del fuoco a bordo che poi farà ipotizzare ad alcuni che egli si sia suicidato per non restare vittima delle fiamme. Nonostante questo, non si tirò mai indietro. L'uso dei proiettili traccianti però lo preoccupava e lo metteva a disagio. Lo scrisse alla madre il 1 agosto del 1917: «Le pallottole con scia luminosa che adoperiamo non dovrebbero comunicare il fuoco alla benzina, viceversa questo succede spesso, ed è un fatto molto impressionante veder bruciare un aeroplano a tremila metri e gli aviatori che si gettano nel vuoto, come sempre accade e sto pensando di non adoperale più perché è già il terzo cui faccio fare questa fine» A Quinto si era sistemato con gli ufficiali presso Villa Borghesan. Baracca raccontava alla madre di trovarvisi molto bene e vi aveva portato anche il suo cavallo. Aveva infatti ricominciato a montare facendo lunghe passeggiate. La Battaglia del Solstizio, fu per lui un periodo cruciale. Non scriveva più alla madre e la tensione continuava a salire fino alla sera di quel fatidico 19 giugno, quando dopo la burrascosa telefonata con il generale Bongiovanni decollò per il suo ultimo volo.

27 giugno: nella mappa a pag. 202 il percorso del corteo (immagine modificata dall' originale realizzato dall'arch. Igino Marangon). Sotto: il corteo al cimitero di San Cassiano (Archivio Ballista). Sopra: la tumulazione della salma nella tomba della famiglia «Girardi-Giordani». (Archivio Varriale).

Gli ultimi mesi

Quando ormai la battaglia di giugno stava per concludersi, il **23 giugno** le ali del *SIA* di Ottorino Mutti, della *118ª Squadriglia* di Istrana cedettero in quota. Anche se ormai troppo tardi, il giorno dopo fu diramato l'ordine di sospendere i voli con questo velivolo e di versare tutte le macchine di tale modello ai depositi. Una decisione drastica con cui si intendeva fermare lo stillicidio di incidenti iniziato dopo la consegna dei primi esemplari del *SIA* nell'ottobre del 1917. L'aereo aveva buone caratteristiche ma era fragile e per questo soggetto a frequenti cedimenti della struttura che portavano al distacco delle ali in volo. Le modifiche introdotte non sanarono questa sua intrinseca fragilità. L'uscita di scena dello sfortunato velivolo mise i reparti in crisi al punto che la *36ª Squadriglia* di Istrana, già a dicembre del 1917, era costretta volare con i vecchi *SP3*. Con la messa a terra del *SIA* sembrava che i problemi di sicurezza fossero finiti. Purtroppo le cose andarono molto diversamente. L'aereo con cui il *SIA* fu sostituito, ovvero il *Pomilio PE* (e il suo successivo modello *PD)*, non migliorò affatto la situazione e altri equipaggi perdettero la vita a causa di incidenti.

SIA 7 e Pomilio PD - PE e successivi sviluppi

Il problema principale dei ricognitori fu sempre quello della difesa. A risolverlo non bastò armarli con mitragliatrici brandeggiabili. Gli austriaci e gli inglesi puntarono allora tutto sulla velocità per impedire ai cacciatori di raggiungerli e con il «SIA» finalmente anche l'Italia fu in grado di avere un mezzo simile. Il SIA 7 però si dimostrò subito pericoloso a causa della debolezza strutturale di alcuni elementi, che provocò non pochi guai. Le modifiche apportate con la versione 7b2 servirono a poco e il mezzo fu ritirato dal servizio. Era stato progettato da Verduzio e Savoia del DTAM che di quell'esperienza fecero tesoro progettando poi l'ottimo «SVA». Quando la «SIA» fu assorbita dalla «FIAT» il velivolo venne riprogettato e diventò il modello «R2», che fu però distribuito in pochi esemplari alle squadriglie perché ormai il conflitto volgeva al termine. Il «SIA 7b» fu sostituito dal «Pomilio PD», ma anch'esso non incontrò mai un particolare entusiasmo da parte degli equipaggi. Questa macchina infatti presentava una particolare instabilità e benché veloce e maneggevole, fu causa di diversi incidenti. Con la versione «PE» il difetto venne praticamente eliminato e l'aereo fu prodotto in più di 1600 esemplari. Una considerazione particolare va fatta per il fratello maggiore del «SIA 7b» ovvero il «9B». Destinato al bombardamento veloce, questo velivolo era un biposto dotato di un potente «Fiat A14» da ben 700 hp. Disponeva di una stiva interna per le bombe e di 4 mitragliatrici. Fu usato dalla 1ª Squadriglia S.A., la cosiddetta «Squadra di San Marco» comandata da D'Annunzio alla base del Lido di Venezia. La macchina era però ancora in fase di messa a punto e soffriva di numerosi difetti che non permisero ai piloti di sfruttarla al meglio. Anche questo aereo con il passaggio della «SIA» alla «FIAT» fu riprogettato da Celestino Rosatelli, generando una famiglia di bombardieri monomotori capeggiata dal «BR». Questi velivoli si guadagneranno grande notorietà dopo il conflitto. Sembra che i problemi di progettazione presso la «SIA» non siano stati casuali, ma avessero un'origine di natura concettuale. Infatti, anche l'ambizioso bombardiere bimotore «SIA 14B», dell'ingegner Torretta, provvisto dei poderosi «Fiat A14» soffriva di problemi inconcepibili e la sua struttura si ruppe anch'essa, addirittura durante il rullaggio a terra prima del collaudo. Nonostante i gravi problemi che lo affliggevano fu un apparecchio per alcuni aspetti innovativo.[123] Le prestazioni del SIA 7b e dei Pomilio PD e PE sono riportate nell'Allegato 1 (Immagine Pomilio a pag. 188)

L'**8 Luglio 1918** a San Luca veniva costituito il nuovo XXIII° gruppo. Ne facevano parte le squadriglie *78ª* con i suoi 16 *Hanriot* e *79ª*, cedute dal XV° Gruppo di Paese, alle dipendenze del quale rimasero solo la *115ª Squadriglia SAML* e la *4ª Sezione SVA*. Il XXIII° gruppo, dopo il conflitto (eccezzion fatta per una pausa fra il

123 G.Camurati, *Aerei Italiani 1914-1918*, in: *Rivista Aeronautica,* anno 1973. Inoltre: Bignozzi, Catalanotto, *Storia degli Aerei d'Italia*, Roma, Ed. Cielo, 1962.

1943 e il 1956), fu sempre in prima linea nell'aviazione italiana. Ha fatto parte del 1° stormo, del 51° stormo di Istrana e del 5° stormo di Rimini e Cervia. Ha partecipato alla guerra di Spagna con l'insegna dell'asso di bastoni e poi alla seconda guerra mondiale sui fronti francese e nord-africano. In tempi recenti è stato impegnato in operazioni nel Kossovo e in Albania. Del gruppo fece parte anche il trevigiano d'adozione Mario Rigatti medaglia d'oro a vivente. Il gruppo, che è stato sciolto nel 2010, era equipaggiato con gli F16.[124]

Uno degli ultimi campi entrati in funzione prima della fine del conflitto fu quello di **Arquà** i cui lavori di realizzazione erano iniziati alla fine del 1917, vicino a Villa Bignago. Esso ospiterà i bombardieri della *2ª* e *7ª Squadriglia* che però potranno atterrarvi solo a **luglio del 1918**. Quello stesso mese, nella notte sul **giorno 24**, due *Brandemburg CI* della *Flik 101G* stavano sorvolando Marcon. Giannino Ancillotto decollato da quel campo per le sue ormai abituali missioni notturne a bordo di un *Hanriot*, attaccò da dietro prima uno e poi l'altro, sfruttando il fascio dei riflettori che da terra illuminavano gli aerei avversari. Riuscì così ad abbatterli entrambi, il primo a Trepalade e il secondo a S.Elena.

Tra italiani e inglesi, i rapporti erano di collaborazione, ma i piloti anglosassoni tendevano a trattare quelli del bel paese con sufficienza. Questo poteva avere pericolose conseguenze soprattutto quando venivano date particolari disposizioni. Sovente nascevano disguidi fra le due parti. Mario Fucini racconta: «si diceva che gli austriaci avessero loro catturato un *Sopwith* da caccia intatto e che se ne servissero per entrare, indisturbati, nelle nostre linee, a spiare. Venne perciò un avviso, che fu fatto conoscere a tutti i nostri piloti, col quale si informava che da allora in poi gli apparecchi *Sopwith* avrebbero portato, come insegna di riconoscimento, due strisce di tela ai montanti. Se qualcuno avesse trovato in volo un *Sopwith* senza le strisce quello era l'austriaco e si doveva abbatterlo. Un giorno o due dopo questo avviso, su, nel nostro cielo trovo proprio un *Sopwith* solo solo. Mi metto in coda. Mi avvicino: niente strisce ai montanti! Emozione, perplessità. Sparare contro un apparecchio che si era così abituati, a considerare alleato mi spaventava come un fratricidio. D'altra parte l'ordine era chiaro!... Penso di non prendere una decisione avventata e di seguire dappresso il velivolo sospetto finché, se lo vedrò planare entro le linee austriache, lo attaccherò. Così mi avvicino, sempre restando per precauzione alle sue spalle, con la mano pronta sulla sicura... Il pilota non mi evita, né però risponde a un gesto di saluto che gli faccio, così per prova. Mi avvicino di più, sempre di più, fino a poche braccia da lui, per veder proprio in viso quest'uomo e per vedere che cosa fa là nella carlinga. Mi sembra che faccia dei segni su una carta. E a quando a quando guarda lungamente in basso... Ricognizione? Il sospetto aumenta. Mi batte il cuore. Ad ogni modo per ora c'è tempo. Vola ancora nel nostro cielo. Appena volterà la prua verso le linee nemiche lo assalirò. Mi sembra ora che egli sia seccato di quella mia scorta

124 N.Malizia. *Il 23° Gruppo Caccia*, Roma, Bizzarri, 1974. Inoltre: *51° Stormo Caccia*, Roma, Bizzarri, 1975.

troppo vicina. Mi evita con un mezzo giro. Lo seguo più dappresso che mai. Si volta a guardarmi; pare che voglia dire: "Perché non ti levi dai piedi?" Certo se è inglese penserà che sono un bel noioso, ma se è l'austriaco?... Se è l'austriaco questo è il suo ultimo volo! A un certo punto eccolo volgersi verso il Piave e filare verso il cielo nemico. Mi allontano un po', dietro, alla distanza e alla posizione giusta per la mira, aspetto in ansia. Appena planerà gli tirerò. Plana!... Ma, Dio mio, possibile che sia proprio un austriaco?! Aspetterò ancora, lo seguirò finché proprio non sono ben certo che scende in un campo nemico; tutto si ridurrà a prendermi qualche cannonata ormai ne ho prese tante! Ed a stare ben attento, tornando così solo, di non essere abbattuto dai cacciatori. Plana ancora, senza fretta, senza curarsi di me. È questa sua indifferenza che mi trattiene dal premere lo scatto! Se fosse l'austriaco non, dovrebbe essere più sospettoso? Ma fra poco dovrò pur cedere all'evidenza! No, ecco che torna nelle nostre linee e riprende il volo tranquillo, diritto.... Fu così che, in alternative penose fra la convinzione di aver trovato l'austriaco mascherato da inglese e la convinzione di aver davanti un apparecchio alleato, lo seguii in un'altra o due puntate verso il nemico; finché lo vidi a un certo punto planare sì, ma verso i nostri campi, planare dolcemente, proprio come chi ha finito la sua crociera e se ne torna a casa sua.... Mi sentii allargare il cuore. Ma non fui persuaso finché, seguendolo sempre, non lo ebbi visto atterrare in un campo dove era una squadriglia inglese! E le strisce dunque? Le strisce non le aveva per la ragione, messa in chiaro dopo, che quel tale avviso, mandato a noi, non era arrivato invece a quella squadriglia inglese, e la squadriglia intera volava senza questo distintivo prezioso!» Alle 9.00 del **16 Luglio 1918** le cose andarono ben diversamente e accadde una tragedia. Il tenente Alberto Moresco della *78ª* squadriglia incrociò controsole a 5000 m. sopra Zenson un aereo di aspetto strano. Gli sembrò di vedere le croci nere. Allora si voltò e sparò solo 5 colpi che però bastarono a uccidere il maggiore A.M. Vaucourt, comandante del *45th Squadron* di Grossa del *Royal Air Force*[125], il cui *Sopwith Camel* cadde al suolo presso Monastier.

I Missionari

In campo italiano era soprattutto il controspionaggio della Marina ad occuparsi di «intelligence». Utili informazioni erano state ricavate anche da agenti ceki. Solo nel febbraio del 1918 il capitano Ercole Smaniotto, capo del servizio informazioni della 3ª Armata ebbe l'incarico di organizzare missioni oltre le linee avversarie per raccogliere notizie. Il presidente del consiglio Emanuele Orlando, dopo la battaglia del Solstizio, lo ringrazierà di persona per il buon lavoro svolto. L'idea era quella di infiltrare agenti in territorio ostile travestendoli da contadini. All'inizio il trasporto degli uomini veniva effettuato con piccoli aerei Voisin. Poi si passò al lancio col paracadute secondo una tecnica che gli Alleati avevano già sperimentato sul fronte occidentale. L'addestramento dei cosiddetti «missionari» iniziò nell'aprile del 1918. I primi due «agenti» a penetrare in territorio avversario furono il conte Camillo de Carlo, che già era stato osservatore presso la 25ª Squadriglia e Giovanni Bottecchia, fratello del famoso campione di ciclismo Ottavio. Il mezzo scelto per condurli a destinazione fu il «Voisin», velivolo lento ma stabile e provvisto di un carrello d'atterraggio quadriciclo dotato di freni e di una superficie alare molto ampia, che gli consentiva di

125 Il *Royal Flying Corps* il 1 aprile del '18, diventò un'arma autonoma, non più dipendente dall'Esercito. Nasceva così la *Royal Air Force*. Negli anni seguenti nelle altre nazioni europee si arrivò a rendere autonome le varie aviazioni che diventarono forze aeree. Il 28 marzo del 1923 fu il turno della Regia Aeronautica Italiana. Nel 1933 nacque l'*Armée de l'Air Francese*. Due anni dopo fu il momento della Germania e, solo nel 1947, nasceva infine la *United Stares Air Foece Americana*. In europa l'ultima aviazione a divenire arma autonoma fu quella austriaca nel 1955.

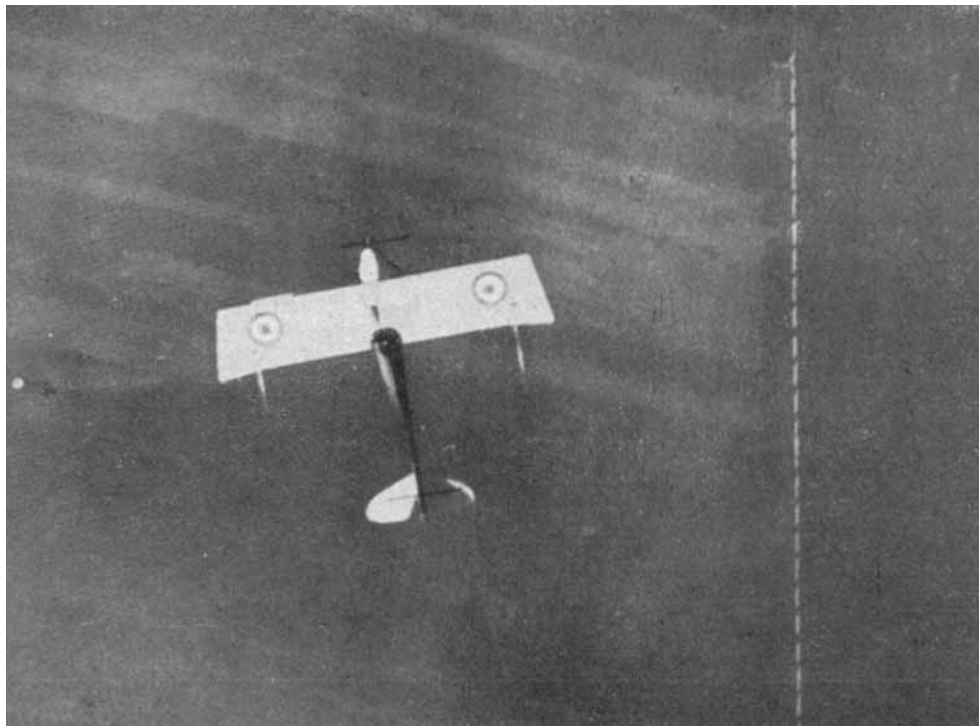
posarsi in qualsiasi luogo. L'aereo fu appositamente modificato da Angelo Ambrosini[126] che vi installò un silenziatore. Per la missione venne scelto un pilota esperto, con all'attivo molte ore di volo su questo apparecchio. Si trattava di Umberto Gelmetti. L'atterraggio doveva essere effettuato sui prati di Forcate, tra Roveredo e Vigonovo, in modo che De Carlo e Bottecchia potessero poi operare nel vittoriese, zona ben conosciuta da De Carlo. Il decollo avvenne la notte del 30 aprile dalla base di Marcon nel veneziano. Gelmetti condusse il «Voisin» a posarsi a poca distanza dall'attuale campo di Aviano. Il luogo originariamente previsto per l'atterraggio era infatti illuminato. I due «missionari» avrebbero poi riferito al proprio comando mediante alcuni piccioni viaggiatori che avevano portato con loro e con lenzuola stese a terra. Riuscirono così a trasmettere importanti informazioni sull'imminente offensiva che le forze austroungariche avevano in programma di lanciare in giugno. Nei giorni immediatamente successivi alla «battaglia del solstizio», si tentò di ripetere l'operazione il 28 giugno calando oltre le linee i fratelli Nicolò e Giuseppe De Carli. Il tentativo però non andò a buon fine e i due uomini, scoperti, dovettero essere riportati indietro. Il rientro di De Carlo e Bottecchia era previsto per il 29 luglio ma quando Gelmetti si presentò all'appuntamento con il suo «Voisin» non trovò ad attenderlo nessuno. I due agenti superarono poi rocambolescamente le linee da soli. Infiltrare uomini con l'aeroplano e servirsi dello stesso mezzo per recuperarli si rivelò non molto efficace. Perché dunque non adoperare i paracadute? I primi vennero forniti dagli inglesi che curarono anche l'addestramento al lancio dei nostri agenti: Alessandro Tandura, Pier Arrigo Barnaba, Ferruccio Nicoloso e Antonio Pavan, messi a disposizione dall'8ª Armata. Per gestire le operazioni di spionaggio venne infine costituito un apposito reparto chiamato «Giovane Italia». La struttura fu organizzata sfruttando uomini e mezzi della 131ª Squadriglia di Fossalunga comandata dal capitano Landini assistito dal sergente Prudenza. La formazione era equipaggiata con velivoli Pomilio e con alcuni S.P a cui erano stati aggiunti 2 «Caproni Ca3», due «Voisin» e un «SAML». In seguito essa poté fare affidamento anche sugli «SVA» della II° sezione. La Marina non mancò di essere coinvolta in questo genere di azioni. Un notevole contributo venne infatti dal tenente di vascello Eugenio Casagrande, autore di numerose missioni di volo a bordo di un idrovolante «Macchi», che avevano come obiettivo l'ammaraggio nei canali dei Lovi e di Nicèsolo presso Caorle, dove furono sbarcati molti agenti infiltrati: Romiati, Martina, Dispensa, Paoletti, Neri, D'Attini, Montignacco, Lorenzetti, Maso, Tubaro, Meazzi, Bertolozzi, Maggi e Mora. Il 4 agosto 1918 i fratelli Nicolò e Giuseppe De Carli riuscirono a raggiungere Azzano Decimo proprio grazie a Casagrande che con il suo idrovolante si posò in piena laguna di Caorle. I due italiani rimasero oltre le linee fino alla fine del conflitto. Nicolò rischio per ben due volte di finire davanti al plotone d'esecuzione. Il 4 agosto un «SP4» decollato da Villaverla ai comandi di William Barker trasportò fin sopra Vittorio Veneto Alessandro Tandura, un ardito originario proprio del vittoriese, che si lanciò col paracadute. Tandura fu catturato ben due volte ma riuscì sempre a fuggire e con l'aiuto della sorella trasmise importanti informazioni ai nostri comandi, restando in zona fin dopo la battaglia di Vittorio Veneto. Il 5 settembre 1918 fu quindi costituito il Gruppo Speciale Aviazione «I», con uomini e mezzi della 9ª Squadriglia Caproni. Al nuovo reparto fu aggiunta una squadriglia mista equipaggiata con «Voisin», «SP4» e «SVA». Lo comandava il maggiore Luigi Carnevali e faceva base a Ca' Tessera. Il gruppo aveva il compito di lanciare informatori oltre le linee avversarie ma anche quello di assicurare loro i necessari rifornimenti costituiti soprattutto da viveri e da gabbiette contenenti piccioni viaggiatori indispensabili a trasmettere le informazioni. Cibo e volatili venivano recapitati agli agenti con piccoli paracadute. Il reparto fu sciolto dopo la fine delle ostilità, l'11 novembre 1918. Il 22 settembre toccò quindi a Antonio Pavan e Mattioli entrare in azione. I due si lanciarono nei pressi di Sacile da un «SP» pilotato da Alfonso Prudenza. Pavan e Mattioli operavano per conto dell'8ª Armata. L'aereo che li trasportava a causa dell'eccesso di peso faticò a levarsi in volo e vi riuscì – come ricorda Pavan nelle sue memorie - solo quando il personale di servizio alla pista rinforzò il fondo della stessa con la ghiaia. In quello stesso periodo venne lanciato oltre le linee anche Pier Arrigo Barnaba originario di Buia nell'udinese. Nonostante fosse invalido Barnaba compì la sua missione fino alla fine del conflitto. Il 23 ottobre 1918 moriva a Mogliano una colonna del servizio informazioni, Ercole Smaniotto. Una improvvisa malattia gli aveva impedito di vedere il giorno della fine della guerra. Trevigiano, nato il 2 giugno del 1875, militò negli alpini. Molto stimato dal duca d'Aosta, suo comandante e amico, il colonnello Smaniotto era sposato con Maria Ferrari e aveva un bimbo. Amava la poesia e il disegno. Da ragazzo aveva disegnato per il giornaletto «Oci e nasi» una serie di delle belle caricature. Era silenzioso ma gioviale. Se ne andò con un sorriso dopo aver abbracciato le foto della sua famiglia.

Nonostante l'andamento ormai sfavorevole del conflitto, l'aviazione austriaca era ancora combattiva, ma risentiva della penuria di mezzi che l'affliggeva. Queste

126 Ambrosini dopo il conflitto divenne un costruttore di aerei a Passignano sul Trasimeno.

Il Camel di McEwans del 28° sqdr amico di A.Riva, con le striscie di identificazione sui montanti alari. Archivio Gentilli.

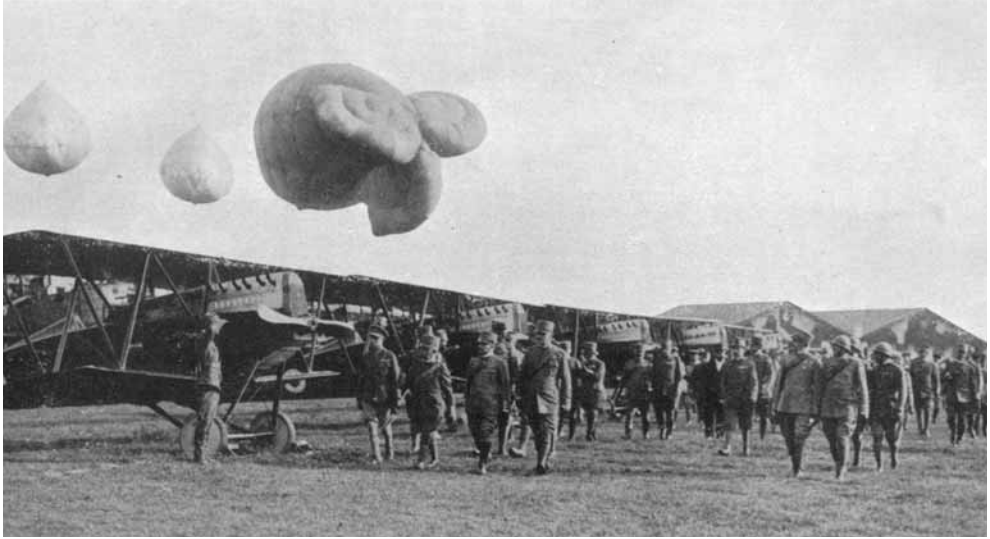
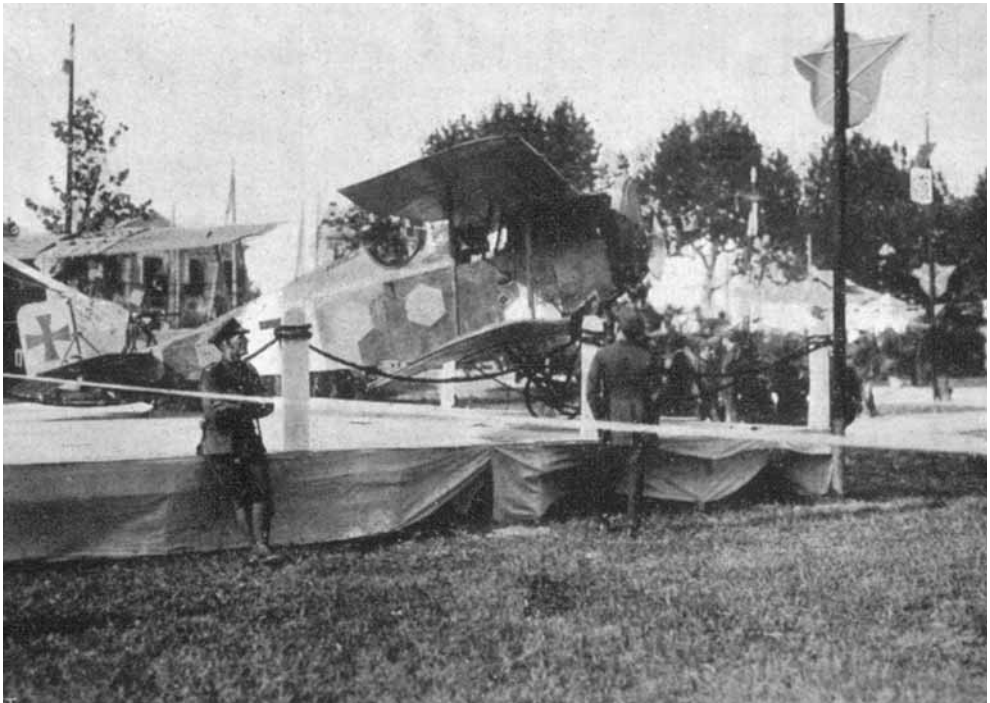
Fine Ottobre 1918: il col. Ercole Smaniotto viene tumulato nel cimitero di Mogliano, dove ancora oggi riposa. Foto «Illustrazione Italiana».

I partecipanti al ritorno dal volo su Vienna: da sinistra: Allegri, e poi per terzo Massoni, Finzi, Palli a bordo dello SVA, D'Annunzio, il gen. Bongiovanni, Masprone, Locatelli, Granzarolo, Contratti e Censi. Foto «Illustrazione Italiana».

*Volo su Vienna, l'aereo di Palli-D'Annunzio fotografato in volo,
notare i guidoni svolazzanti sui montanti delle ali. Foto «Illustrazione Italiana»*

erano le sue condizioni quando il **17 luglio 1918**, gli italiani organizzarono la più grossa azione fino ad allora mai condotta su Pola. Vi presero parte 88 aerei, di cui 47 impegnati nel bombardamento e 41 nella scorta. Dei 47 bombardieri, venti erano *Caproni*. All'operazione parteciparono anche 4 *SIA* del *1ª Squadriglia SA* di D'Annunzio. Attaccando da nord e da sud i velivoli incursori colpirono 4 navi tra le quali la corazzata *Babensberg*. Fu bombardato l'arsenale e 3 aeroporti. Vennero distrutti al suolo 3 aerei con 21 morti e 7 feriti. Appena qualche giorno dopo, il **23 luglio**, considerando il rallentamento delle operazioni, sul campo di Istrana fu organizzata una premiazione delle truppe. Al centro del campo furono allineati i battaglioni da decorare. Tra di essi figuravano presenti una rappresentanza del 2ª Bersaglieri e due battaglioni della brigata *Reggio*. Oreste Battistella sulla sua opera del 1924 dal titolo *Il Montello*[127], così ricorda quella giornata: «La mattina del 23 luglio: per l'aria uno sfavillio di perle e di smeraldi, all'orizzonte la montagna infrangibile difesa della Patria - lievemente sfumata di viola. Sopra il soffice tappeto di uno dei nostri campi di aviazione più vicini alla linea del fuoco una dozzina di enormi dadi grigiastri, immobili ed opachi, diffuso intorno un vivo battito di cuori. E' la 58ª Divisione che celebra la sua festa, che esalta la memoria della sua più recente vittoria». Mentre i festeggiamenti erano in corso accadde l'imprevedibile. Un *Pomilio* di ritorno da un volo di trasporto con ai comandi il serg. Ter Vehu, mentre rullava sulla pista dopo l'atterraggio probabilmente non vide alcuni soldati e li urtò. I contusi furono diversi. Il sergente Ter Vehu visse ancora altre disavventure. Dopo questo incidente ebbe uno scontro con diversi caccia il 25 settembre e poi un altro incidente in decollo il 4 ottobre. Ne uscì sempre illeso.

9 Agosto 1918: Il volo su Vienna

Questa storica missione fu concepita nell'estate del 1918 dal *servizio propaganda* del Comando Supremo, diretto dallo scrittore Ugo Oietti. Si stabilì che a effettuarla fosse la *87ª SVA «Serenissima»* di San Pelagio. Il generale Bongiovanni confidò il progetto a D'Annunzio che aveva già proposto nel 1915 una missione di bombardamento su Vienna. La sua idea non trovò però mai pratica realizzazione. Quando il poeta-soldato apprese da Bongiovanni ciò che stava per accadere si fece aggregare alla *87ª* per partecipare all'impresa. L'Ansaldo realizzò un secondo *SVA* biposto, ricavato da un esemplare di serie, dopo che il primo prototipo era caduto a Marcon con il collaudatore Luigi Bourlot che rimase ucciso. Il capitano Bourlot era stato scelto dal poeta come il pilota che avrebbe dovuto portarlo con sé a bordo nel *raid* verso la capitale austriaca. Prima del fortunato volo del 9 Agosto, furono compiuti ben due tentativi di raggiungerela. Il giorno 2 i 14 *SVA* trovarono le Alpi coperte e ritornarono alla base. A testimoniare le difficoltà dell'impresa basti ricordare che 3 di essi non riuscirono rientrare e andarono persi. Il successivo 8 Agosto, i rimanenti 11 *SVA*, ritrovarono ancora sulle Alpi una insuperabile barriera di nubi. Di nuovo furono costretti a rientrare ma questa volta, fortunatamente, non ci furono problemi.

127 Oreste Battistella, *Montello. La Battaglia*, Treviso, Longo & Zoppelli, 1924.

Padova 20 settembre 1918: Rivista del Re, Diaz e del Principe di Galles, in occasione della festa aeronautica. Sullo sfondo un nuovo pallone frenato tipo A.P.
Foto «Illustrazione Italiana»

Un «Aviatik Berg» esposto alla festa aeronautica di Padova. Si intravvede una «T» che significa che l'aereo appartiene alla Flik 74 di San Fior. Si notano anche due inglesi, uno di guardia al cimelio e l'altro che osserva. Foto «Illustrazione Italiana».

Il giorno dopo, il **9 agosto**, alle 5,50, gli 11 *SVA* superstiti ripeterono il tentativo. Tre di essi, uno dopo l'altro, dovettero gettare la spugna rinunciando a proseguire a causa di inconvenienti tecnici. Masprone, Ferrarin e Contratti, furono tutti e tre obbligati ad atterraggi di emergenza. Sopra Vienna poi, Sarti ebbe anche lui dei seri problemi e fu costretto a prendere terra. Fece comunque in tempo a bruciare l'aereo, dopodiché venne preso prigioniero. Per gli ultimi 7 *SVA* rimasti in volo il ritorno avvenne senza ulteriori problemi. I piloti toccarono terra alle 12.40. Furono ricevuti e premiati dal capo di stato maggiore Armando Diaz. Due settimane più tardi, il **22 agosto**, Bortolo «Meo» Costantini della *91ª Squadriglia* incontrò sopra Mareno di Piave una pattuglia avversaria a 4800 m. di quota. Attaccò un caccia di sorpresa abbattendolo. Il pilota austriaco era un asso, Friedrich Hefty della *Flik 42J,* che aveva all'attivo 5 vittorie. Il suo *Albatros D III 253.71* prese fuoco, ma l'aviatore dopo esser salito sul sedile, con le mani sopra la carlinga, si lanciò a testa in giù nel vuoto. Per un attimo perse i sensi, per poi riprendersi immediatamente e un bianco ombrello si aprì sopra di lui. Dopo una lenta discesa atterrò senza danni grazie ai nuovi paracadute appena distribuiti ai piloti. I modelli fino ad allora utilizzati erano ingombranti e potevano essere usati solo sui *Draken*. I tedeschi avevano però sviluppato una versione che il pilota poteva indossare come uno zaino. Quello di Hefty fu il primo lancio da un aereo da caccia impegnato in combattimento sul fronte italiano, dopo il salto di Tandura che si era buttato con un vecchio paracadute inglese fissato all'*SP4*.

Gli esiti dalla battaglia del solstizio avevano segnato le sorti dell'Autria-Ungheria. Per la duplice monarchia il conflitto andava verso una conclusione infausta. Nonostante ciò gli **inizi di settembre del 1918** furono sfortunati per le ali italiane in Veneto. La posizione del campo di Quinto, che fino ad allora non era mai stata individuata dai ricognitori avversari, venne infine scoperta. I velivoli con la croce di ferro tentarono più volte di bombardarlo e alla fine, il **giorno 8**, riuscirono nel loro intento. Ma non era finita. L'indomani un ciclone colpì la zona. La base di Quinto ebbe 8 *hangar* in tela distrutti, mentre San Luca perse uno dei suoi *Hanriot*.

Il **20 Settembre** cadeva l'anniversario della presa di Porta Pia. A Padova furono organizzate una mostra e una parata cui presenziò il sovrano. La città del Santo venne sorvolata da numerosi aerei tricolori. Nel capoluogo patavino era presente anche il poeta D'Annunzio cui gli esuli istriani intendevano donare un *Caproni Ca 5* con cui rinforzare la squadriglia di cui era al comando. Lo avevano battezzato «Nazario Sauro», in onore del loro conterraneo che, dopo avere rifiutato di combattere per l'Austria-Ungheria di cui era cittadino si era arruolato nella Marina italiana come tenente di vascello. Caduto in mani austriache era stato impiccato come traditore patendo, l'identica sorte di Cesare Battisti. All'interno dell'università fu esposto un velivolo austriaco catturato come in precedenza era stato fatto anche a Treviso. Il pubblico poteva osservare l'aeroplano pagando un biglietto. Antonio Baldini, corrispondente dell'*Illustrazione Italiana* così raccontava l'evento ai propri lettori: «Questa domenica tutte le brave famiglie padovane sono andate a dare un'occhiata

all'aeroplano esposto nel cortile dell'Università. L'atrio severo del palazzo rimane diviso dal cortile magnifico da una tenda di mussolina bianca. Nell'atrio, a un tavolo con tappeto verde, sta seduto un veterano che dà i biglietti. Sollevando la mussolina misteriosa, eccoci anche noi in cospetto dell'apparecchio abbattuto. Altre ragazze che hanno messo insieme a noi il viso curioso nel cortile ci tolgon di bocca il nostro stesso apprezzamento: "0 che brutto!" "*No xe gnente de belo*!" "*Gnanca el confronto, coi nostri reoplani*!" […] Dall'albero dell'elica pende un gran cartello, dov'è scritto: Aeroplano *Brandeburg*, motore *Benz 250 HP* abbattuto durante l'incursione nella notte dal 25 al 26 agosto dalle batterie della difesa aerea di Padova. I bravi padovani ricordano benissimo come quella notte furono svegliati tutti in una volta dalle bombe, dai petardi, dalle sirene e dai colpi di cannone della difesa. […] II cielo sonnolento di settembre ora si empie di freschi scrosci, di larghe chiassate; ecco nel quadrato azzurro un nostro aeroplano. Che voga a mille metri. Ha sopra di sé il sole, che ne accende i colori e fa trasparire la graziosa intelaiatura delle ali. E' subito andato lontano. Ma, eccolo che ritorna indietro assai più basso, col motore che si spegne e si riaccende via via, borbottando. La terza volta che ripassa, questo vecchio cortile vibra tutto come uno strumento: era bassissimo, e la sua chiara vernice ha rallegrato gli occhi. [...] Nel pomeriggio di questa stessa domenica, i fuoriusciti adriatici hanno offerto e consegnato al comandante Gabriele D'Annunzio il gigantesco aeroplano da bombardamento che ha sulla prua il nome lagrimato e santificato di Nazario Sauro capodistriano. Gli altri apparecchi minori della squadriglia di San Marco (1a S.A. del Lido) erano disposti trionfalmente sul campo, ciascuno con una impresa e un motto fiammanti. Sul fianco dell'apparecchio offerto era disegnata una prua alata di nobile impronta col motto "Sufficit Animus". Sul radiatore era un mazzo di rose carnicine legate con un nastro tricolore. Dai campi più prossimi sono venute a stormo altre squadriglie di idrovolanti e di caccia e tutto il cielo fu pieno di fragore. Tricolori italiani e tricolori francesi solcarono il cielo in ogni senso, per omaggio e saluto al più nuovo e potente istrumento di volo e di guerra. Le sue ali immense splendevano come avorio. "*A noi mortali voi date un compagno immortale. Chi potrà più dormire?*" D'Annunzio ha pronunciato, a mezzo il suo discorso, queste parole con un tono basso, fermo, ma straordinariamente doloroso. La vicinanza del mare induceva nei pensieri dei presenti un'ansia dolorosa. Oltre il mare senza vele la fantasia vedeva l'Istria e le sue mute cittadine costiere. In una di quelle città vedeva un fanciullo bellissimo e scalzo a cavalcioni d'un vecchio leone di San Marco, accarezzargli la criniera di pietra, dirgli più volte affettuosamente: povero San Marco!». Qualche giorno dopo il Caproni Ca5 «Nazario Sauro» offerto dagli esuli Dalmati a D'Annunzio e consegnato il 20 settembre andò distrutto durante un atterraggio al Lido.

Agli **inizi di ottobre del 1918**, la *114ª Squadriglia* di Istrana, oltre a 11 nuovi *Pomilio* ricevette i primi *Fiat R2*. Questi velivoli però erano ancora in fase di preserie, e crearono numerosi problemi di carattere tecnico. Il 17 ottobre Augusto Stobia, tenente della *91ª*, fu colpito dalla contraerea durante un mitragliamento a bassa quota e atterrò in emergenza sul campo di Limbraga (ippodromo di Treviso). Fu imme-

diatamente soccorso e benché subito portato in ospedale morì il giorno dopo. Stobia era arrivato alla squadriglia soltanto in agosto. Prima di passare all'aviazione era già stato ferito e in combattimento e decorato due volte. Portava in volto i segni delle sofferenze patite che stavano a testimoniare il suo carattere indomito. Nonostante fosse un combattente che aveva già dimostrato tutto il proprio valore, quando giunse alla squadriglia il comandante Ferruccio Ranza lo accolse dicendogli che il posto alla *91ª* andava conquistato. Come istruttore gli fu assegnato Guido Keller che quel giorno era con lui in missione quando colpito improvvisamente cambiò rotta. Keller che non realizzò subito ciò che era accaduto ne fu contrariato e lo seguì all'atterraggio sull'ippodromo, meditando di dirgliene quattro per il modo in cui aveva interrotto la caccia senza un motivo apparente. Invece si trovò di fronte Stobia morente che lo salutò con queste parole: *«Dici al Comandante, dici ai miei compagni, che sono degno di loro, che sono della squadriglia Baracca».*[128] Solo 5 giorni dopo, l'area dell'ippodromo di Treviso, che si prestava particolarmente all'atterraggio di aerei (campo di **Limbraga**) e che era già stata predisposta allo scopo, come campo inglese, tornò ad ospitare il *28th Squadron* della *RAF* che arrivava da Sarcedo.

In previsione dell'offensiva finale, il 19 ottobre, il *14th Wing* della *RAF* si trasferiva presso la Villa Margherita di Santa Maria del Rovere, poco fuori Treviso per spostarsi tre giorni dopo a Dosson. Qui i contatti col comando della nuova 10ª Armata di Lord Cavan, ubicato a Villa Marcello, sarebbero stati molto più agevoli. Tre giorni più tardi, il 22 ottobre, il *34th Squadron* e 6 *Bristol Fighter* del *139th*, si portarono a San Luca. I reparti inglesi più vicini alla linea del Piave, erano dunque così schierati: il *34th Squadron*, parte del *139th* e il *28th* operavano nel trevigiano. Il *66th* era a Casa Piazza presso San Pietro in Gu, nella provincia di Padova, mentre il resto del *139th* si trovava a Grossa nel comune di Gazzo Padovano, pochi chilometri più a sud rispetto al *66th*.

La battaglia di Vittorio Veneto

Per l'ultima, decisiva, battaglia, che consegnerà alla storia il nome della cittadina di Vittorio Veneto, l'Aeronautica mise in campo circa 600 aerei, 36 sezioni di palloni da osservazione e 7 Dirigibili, compresi quelli della Marina. Rispetto alle forze aeree che avevano preso parte alla grande battaglia di giugno, il numero dei reparti era calato: 48 squadriglie organiche e una sezione al posto di 57 e 3 sezioni. Vi erano poi 3 squadriglie di *SVA,* integrate da altre 6 sezioni equipaggiate con questi velivoli, al posto dell'unica formazione di *Savoia Verduzio Ansaldo,* rafforzata da 7 ulteriori sezioni, che avevano volato in giugno. Questo schieramento di velivoli era potenziato da 4 *Squadron* inglesi e da 2 squadriglie francesi già presenti durante l'ultima offensiva austriaca. La nostra forza aerea aveva infine altre 7 squadriglie dislocate fuori dal territorio nazionale in Albania, Macedonia e Francia. Le piste di volo erano sostanzialmente rimaste le stesse e la diminuzione del numero di reparti gettati nella mischia era

128 In F.Valli, A. Foschini, *Il Volo in Italia*, Roma Ed. Aeronautica, 1939, gli autori fanno riferimento a Baracca che però in agosto non c'era più.

dovuto alla loro concentrazione che aveva in sostanza aumentato il numero totale dei velivoli ammassandoli in prossimità del Piave in linea con la principale direttrice di sfondamento. In vista della battaglia vennero ricostituite le masse «da caccia» e «da bombardamento». Nel delicato settore del trevigiano la *91ª Squadriglia* di Quinto ebbe affiancate la 7*1ª*, la *72ª* e la *242ª SVA* proveniente da La Spezia. La squadriglie di San Luca furono divise in due gruppi: il XV° e il XXXIII°. La forza aerea austriaca restò quasi la medesima che era stata schierata in giugno. Gli imperiali stavano comunque lavorando a nuovi campi che però non saranno completati, come Malga Marcesina sugli Altipiani o Cellarda-Villapaiera vicino a Feltre. Quello che però mancava sul serio erano i rifornimenti. Soldati già demoralizzati dovevano anche fare i conti con le poche risorse disponibili. Mentre il giorno dell'offensiva si avvicinava, le condizioni metereologiche diventavano sempre più cattive. Il Piave era in piena ed i violenti piovaschi non promettevano nulla di buono. Il tempo ebbe un improvviso miglioramento nella notte tra il 26 e il 27. Il mattino del 27 dunque, un'improvvisa schiarita favorì l'iniziò del fuoco di preparazione e dei relativi bombardamenti aerei. L'aviazione austroungarica, reagì all'inizio in modo sporadico e dopo qualche giorno la sua azione praticamente si interruppe. Gli aerei italiani poterono così controllare il fronte in tutta tranquillità con oltre 800 voli giornalieri ed attaccare le truppe avversarie in rotta. Gli austriaci riuscirono solo in parte a contenere lo strapotere dei velivoli alleati, con un'efficace azione contraerea, sviluppata anche addattando a tale impiego le armi da trincea. Il compito assegnato alla *91ª Squadriglia* in vista dell'offensiva finale, era quello di svolgere due missioni al giorno con 5 aerei l'una, volando sia al mattino che al pomeriggio. La *91ª* avrebbe inoltre dovuto compiere azioni di mitragliamento delle truppe in fuga. Quando l'offensiva di Vittorio Veneto stava ormai giungendo al termine, al reparto che operava dalla base di Quinto, fu aggregata anche una sezione di *Ansaldo Balilla*, con i piloti Brambilla, Fabi, Moscadelli, Capati, Ciabatti e Gargiulo.

Codeghini e Capparucci della 78ª rientrano a S.Luca in questo modo. Archivio Varriale.

Il **28 Ottobre**, dopo uno scontro sanguinoso con 8 caccia avversari, Carlo Pasquinelli della *78ª Squadriglia* di San Luca tornò al campo gravemente ferito e il **9 novembre** morì. Nella stessa giornata, sul cielo sopra il campo di San Fior si scatenò un altro violento combattimento aereo. Giannino Ancillotto e Filippo Serafini, in forza alla *77ª* di Marcon, corsero in aiuto di un *Camel* britannico in difficoltò. Pilotato da G.A. Goodman e appartenente al *66th Squadron* il velivolo non riuscì a cavarsela e fu abbattuto. Ancillotto ebbe la meglio su uno degli austriaci ed anche Serafini ne eliminò un secondo. All'improvviso però, altri tre apparecchi con la croce di ferro si presentarono sul campo. Contemporanemente anche 2 *Camel* comparvero in scena. Lo scontro si riaccese subito feroce e il pilota inglese A. Paget, compagno di Goodman, sostenne di avere abbattuto un avversario. Fu però a sua volta colpito e costretto ad atterrare a Treviso. Alla fine della tenzone due aerei britannici e due austroungariuci erano stati messi fuori combattimento.

Sempre il **28 ottobre**, i *SAML* della *115ª Squadriglia* di Fossalunga furono impegnati oltre che nella ricognizione, anche in missioni di rifornimento alle truppe, con il trasporto di 25.600 cartucce alla brigata «Cuneo» e con il lancio di viveri e vestiti a un plotone di arditi accerchiato sulla sinistra Piave di fronte a Nervesa. Dopo aver superato a nuoto il fiume, il manipolo di incursori si era venuto a trovare senza divise e armato dei soli pugnali, in balia dell'avversario. Lo stesso giorno 8 bombardieri *Caproni,* di cui 4 grandi triplani *Ca4*, della *181ª* e *182ª Squadriglia*, in missione su Motta di Livenza, furono efficacemente colpiti dalla contraerea che li bersagliò durante il rientro. Uno di essi, centrato, atterrò a Quinto. Un secondo invece, anch'esso danneggiato, prese terra vicino a Padova. Gli altri rientrano tutti sani e salvi a Poggio Renatico. Il bombardiere atterrato a Quinto era il *Ca14669* di Giovanni Simonelli e Ugo Pesci. La presenza di questo mastodonte che il personale della aveva ribattezzato il «condominio» destò molta curiosità, come racconta anche Giambattista Corrent che allora era un ragazzino: *«Un giorno me ricordo che son da' vedar anca mi vissin a cesa de San Bernardin. Xe rivà americani co' un apparechio ...co' sete oto eliche ...tutti andavano vederlo».* L'equipaggio di questi bombardieri era spesso misto e formato da italiani e statunitensi e forse anche su questo aereo era imbarcato qualche aviatore proveniente da oltre oceano. C'è però da far presente, come ricorda anche Gino Murer, confermando ciò che riferisce Corrent, che alcuni membri di quell'equipaggio erano *«piccoli e neri»*. Di fronte alla vista inconsueta e inattesa di quegli strani uomini dal viso scuro, molti dei bambini che, come i piccoli Murer e Corrent, ai margini della sbirciavano di nascosto il bombardiere, fuggirono impauriti. Forse non si trattava di americani, ma la carnagione dei loro volti appariva «nera» a causa del grasso che i piloti si spalmavano per proteggersi dal freddo in quota durante le missioni invernali.

Il **29 ottobre 1918** Guido Keller (*91ª Squadriglia*) fu abbattuto e atterrò nei pressi del campo austriaco di San Fior. Venne fatto prigioniero e portato in ospedale. Anche un *Ni27* della *squadriglia mista* di Quinto (sezione della *71ª*) fu abbattuto a nord di Conegliano e il pilota Francesco Bellina morì. Quel giorno la fortuna voltò le spalle an-

che al capitano Joseph Hallonquist del *28th Squadron* di Limbraga che, al pari dei due colleghi italiani, fu abbattuto anch'esso dal fuoco dalla contraerea e catturato. Gli austriaci non avevano più aerei in cielo, ma possedevano ancora buone mitragliatrici che sapevano usare bene. Anche il tenente colonnello Pier Piccio comandante della *Massa da Caccia*, il **31 ottobre** fu centrato al termine di una azione sul campo della Comina a Pordenone. Il motore lo abbandonò e non gli restò che atterrare. Bacula che era in volo con lui, lo vide cercare di fuggire e mitragliò i soldati che lo inseguivano a piedi. La contraerea non risparmiò neanche Mario De Bernadi, anch'egli di base a Quinto, che dovette atterrare vicino a Sacile colpito al serbatoio. Un pilota inglese scese subito con il suo apparecchio vicino a lui. De Bernardi che era solo leggermente ferito gli chiese di fargli avere un pò di benzina. L'aviatore britannico allora decollò e gli fece recapitare il carburante. Breglia (*71a*) anch'egli colpito, prese in qualche modo terra con il suo *Spad* in fiamme e cappottò. Nonostante fosse stato ferito rimase al comando del reparto per altri 6 giorni. Luigi Capparucci della *78a Squadriglia*, venne colpito il **30 ottobre** e fu costretto all'atterraggio sul campo austriaco di San Fior. Il collega Oreste Codeghini allora lo soccorse atterrando al suo fianco. I due si difesero dai militari austriaci che già stavano abbandonando la base e che tentarono di sopraffarli. Capparucci lasciò il suo aereo e salì letteralmente in groppa alla fusoliera di quello di Codeghini che subito decollò alla volta di San Luca. Capparucci era aggrappato alle sue spalle, fuori dalla cabina di pilotaggio troppo piccola per ospitarli entrambi e a cavalcioni del velivolo. Anche Ferruccio Ranza, comandante della *91a* di Quinto fu colpito al serbatoio nelle stesse ore del 30 ottobre e in capo a qualche minuto si ritrovò senza carburante. Dovette quindi scendere anch'esso sul campo di San Fior dove non trovò più nessuno. Gli austriaci in ritirata lo avevano già abbandonato. Ranza allora, dopo aver rabberciato in qualche modo il velivolo, fece tranquillamente il pieno di carburante e se ne ritornò senza problemi a Quinto.

Il **primo novembre** con un volo trionfale, una pattuglia della *91a Squadriglia* sorvolò Pordenone. A bordo dei velivoli c'erano Ranza, De Bernardi, Novelli, Bacula e Conelli. Fulco Ruffo di Calabria portandosi appresso una bicicletta atterrò poco dopo nella cittadina friulana e si dileguò alla ricerca di Pier Ruggero Piccio. Si saprà poi che il nostro era prigioniero a Udine. Gli *squadron* inglesi 66th e il 139th tra il 1 e il 2 novembre si spostarono ad Arcade per rientrare in patria poco dopo. Guido Keller tornò a al campo di Quinto il **3 novembre** dopo che gli inglesi lo avevavo liberato all'ospedale di Sacile. L'euforia che accompagnava quei momenti di vittoria contagiò in un attimo anche i cieli e spinse molti piloti ad abbassare la guardia lasciandosi andare a imprudenti manifestazioni di tripudio. Una di queste costò purtroppo la vita al tenente Gino Pellegro Suali della *72a Squadriglia*. Il giovane tenente, che aveva 27 anni, stava salutando le truppe italiane che avanzavano e non si accorse di stare volando a una quota troppo bassa. Urtò rovinosamente contro il tetto di una casa a Magrè, una frazione del comune di Lavarone nella provincia di Trento. Era di ritorno da una missione di mitragliamento. Fu estratto dai rottami del suo velivolo e portato all'ospedale da campo 102 dove morì alle 15.30. Il giorno prima alle 15 e20 del pomeriggio presso Villa Giusti nel padovano, le delegazioni

italiana e austriaca avevano siglato l'armistizio. Il documento prevedeva che le ostilità cessassero entro 24 ore. Quel **4 novembre** dunque, Pellegro Suali si spense soltanto una manciata di minuti prima che la guerra finisse. La sera del **5 novembre** sulla porta della mensa ufficiali della *91ª Squadriglia* ospitata presso la della famiglia Corrent a Quinto si presentò un uomo trasandato e sporco che indossava un pastrano austriaco. Era il comandate della formazione Pier Ruggero Piccio, abbattuto nei giorni precedenti e scomparso. Dopo un attimo di comprensibile stupore, i suoi ufficiali gli si fecero intorno festanti. Piccio raccontò che dopo la cattura, era stato riconosciuto. Gli austroungarici lo avevano rinchiuso nel carcere di Villach. L'offensiva italiana che stava mettendo al tappeto la macchina militare della duplice monarchia aveva però prodotto un tale sbandamento tra le linee avversarie da permettere al pilota italiano di fuggire approfittando del caos assoluto che si era generato. Piccio era scappato da Villach ed aveva superato le ormai evanescenti linee di combattimento. Si era spostato sempre a piedi, percorrendo circa un centinaio di chilometri, fino a raggiungere Udine ormai liberata. Lì era salito a bordo di un mezzo italiano diretto a Treviso. Il comandante dell'intera *Massa da Caccia* italiana, forte della sua autorità, avrebbe potuto ordinare a un qualsiasi veicolo di cambiare strada per farsi trasportatore fino a Quinto. Non Piccio però. Non era nel suo stile. Egli preferì dimostrare fino in fondo a sé stesso e ai commilitoni la propria tenacia. Giunto a Treviso, ringraziò gli autisti e si incamminò di nuovo a piedi verso Quinto.

The allies: gli Alleati

Nel Veneto il Royal Flying Corps volò con gli «Squadron» 28th, 45th, 66th, 34th e 42th. I francesi furono presenti con un reparto di idrovolanti e uno da caccia a Venezia e cinque reparti di ricognitori 14ª, 22ª (poi diventato 251ª), 36ª, 44 e 221ª, che si turnarono sul campo di Nove. Fra gli anglosassoni il pilota più famoso fu William «Willy» Barker in servizio presso gli «Squadron» 28th, 66th e 139th. Totalizzò 50 vittorie di cui 43 in Italia. Canadese di Dauphin nella regione del Manitoba, passò all'aviazione dai fucilieri a cavallo nel 1916. Dopo un paio di vittorie e un anno passato come istruttore, verso la fine del 1917 era al comando del 28th Squadron. All'indomani della rotta di Caporetto giunse sul nostro fronte con l'armata anglo-francese, proseguendo la sua serie di successi. Diventò famoso per aver provocato la «Battaglia di Istrana» anche se Norman McMillan scrive che questa fu una leggenda legata più che altro alle chiacchere fra piloti. Nell'aprile del 1918 Barker era al comando del 66th Squadron di San Piero in Gu. In luglio fu quindi trasferito alla guida del 139th di Villaverla e Grossa, dotato di «Bristol» biposto. Egli però continuò a volare sul suo «Camel B6313». Terminata la campagna italiana tornò in Gran Bretagna dove, dal settembre del 1918, riprese a fare l'istruttore fino al fine del conflitto. L'aereo personale di Barker, il suo «Camel B6313», fu il velivolo cui venne accreditato il maggior numero di vittorie di tutta la guerra. Al secondo posto con 27 successi, tutti ottenuti in Italia con il 28th Squadron, si colloca Clifford McEwen detto «Black Mike», anche lui canadese del Manitoba, amico personale di Antonio Riva. McEwen rimase in servizio nell'aviazione canadese e nella seconda guerra fu comandante di un gruppo di bombardieri in Inghilterra. Nel graduatoria dei migliori piloti anglosassoni che operarono sul fronte italiano durante il primo conflitto mondiale seguono poi tre aviatori tutti del 45th Squadron: l'inglese Peter Carpenter con 24 vittorie (poi trasferito al 66th), lo scozzese Matthew Frew detto «Bunty», con 23 successi, che fu colpito dalla contraerea e ritornò in Inghilterra come istruttore e l'australiano Cedric «Spike» Howell, che riuscì ad abbattere 19 velivoli avversari. Con 15 vittorie segue poi l'inglese Harry Goode del 66th, seguito con una di meno da un altro canadese dell'Ontario, Thomas Williams che volò col 45th e con il 28th. A quota 13 vittorie troviamo poi ben quattro piloti: Jack Cottle proveniente dal SudAfrica (28th), l'inglese Francis Symondson (66th), il canadese Stanley Stanger (66th e 28) e un altro canadese della British Columbia, Harold Hudson, chiamato «Steve». Stanger fu ferito dalla contraerea il 23 agosto del 1918 e durante la battaglia di Vittorio Veneto atterrò per errore su un campo austriaco, ma riuscì a sfuggire. Hudson è ricordato soprattutto per aver partecipato con Barker e un altro sconosciuto pilota al «raid» di Natale contro l'aeroporto tedesco di Motta di Livenza che provocò poi la battaglia aerea di Istrana. Si era anche specializzato nell'abbattimento dei «Draken» operazione nella quale divenne un vero specialista. 12 successi furono ottenuti

dall'australiano Raymond Brownell (45th), dall'inglese Kenneth Montgomery (45th) e da Gerald Birks di Montreal (66th). Quest'ultimo volò spesso con Barker e il 24 maggio abbattè Josef Kiss, l'asso austriaco di Pergine che perse la vita. L'inglese Henry John Firth e il canadese James Mansell, erano in forza al 45th Squadron e riuscirono ad avere ragione di 11 avversari, come i colleghi James Mitchell (28th) e Charles Maud (66th) entrambi britannici. Nel 66th Squadron di Grossa di Gazzo prestarono servizio anche Gordon Apps proveniente dal Kent e il canadese Hilliard Bell con 10 vittorie a testa. Sotto i dieci successi vi sono poi numerosi assi anglosassoni che meritano di essere ricordati. Gli Inglesi: Percy Wilson, John MacKereth, Arthur Jarvis, Alan Rice-Oxley, Francis Bowles, James Child, Norman Jones, Ernest Masters,, Henry Moody, James Dewhirst, Alfred Haines. Christopher McEvoy, Harold Eycott-Martin, Alan Jerrard, Augustus Paget e James Lennox. I Canadesi: Earl Hand "Handie" dell'Ontario, Richard Dawes e William MacDonald, Canadesi erano anche Joseph Hallonquist e Henry Biorn-Homan. Il primo era originario della British Columbia e prestò servizio presso il 28th Squadron uscì vittorioso da 5 duelli aerei ma fu abbattuto e catturato il 29 ottobre 1918. Il capitano William Hilborn, anch'egli della British Columbia, ottenne 7 vittorie con gli Squadron 28^{h} e 45^{h}. Morì in un incidente il 26 agosto del 1918. Dieci giorni prima, mentre faceva pratica di volo notturno sul campo di Grossa, andò ad impattare contro un albero procurandosi lesioni fatali. E' seppellito a Montecchio Precalcino (VI). Nello stesso cimitero è tumulato anche un altro pilota del RFC, Henry Biorn-Homan in forza al 66th Squadron, morto anch'esso in un incidente accaduto il 5 aprile 1918 vicino al campo di San Pietro in Gu. Sul luogo della sciagura esiste una stele che ricorda il sacrificio dell'ufficiale anglosassone. Nel Royal Flying Corps britannico impegnato sul nostro fronte prestarono servizio anche alcuni piloti da caccia statunitensi. Due di essi riuscirono a conquistarsi il rango di «assi». Si tratta di Charles Gray Catto (45thSquadron), un texano di Dallas che allo scoppio del conflitto studiava medicina a Edimburgo in Scozia e che si arruolò nel RFC contro il parere dei familiari. In Italia ebbe 5 vittorie e concluse la guerra a quota 6. L'altro americano era Harold Koch Boysen, di Lake Benton nel Missesota, entrato a far parte del RFC in Canada. Dopo un periodo in Francia arrivò in Italia con il 66th.Ottenne il suo primo successo abbattendo un Albatros D.V nei pressi di Valstagna. Il 28 gennaio 1918 però, rimase gravemente ferito mentre tentava di atterrare col suo «Camel» nella nebbia. Rientrato in servizio conseguì altri 5 successi. [129]

Altri campi di volo

Nel volume sono stati descritti gli aeroporti realizzati in Veneto nei quali erano basati i reparti di volo italiani e austriaci. Altre piste meno note ebbero le funzioni di campi di fortuna. Si trattava di aree ubicate nei pressi di comandi o semplicemente riservate per necessità future. Le notizie sono rilevabili dalla citata relazione - risalente al 1915 - del tenente Giulio Laureati, dai documenti che l'Esercito inviava ai comuni per individuare aeree da destinare ad aviosuperfici e dalle mappe e note realizzate dai servizi di ricognizione e *intelligence* italiani e austriaci. Nello studio del Laureati troviamo indicati in Cadore i siti di Arsiè, Fiera di Primiero, Padola, Sappada, Auronzo, Agordo-Valcozzena, Vallesella-Chiare (Calalzo), Cortina e Tai-Madonnetta. In provincia di Belluno risultano invece idonei ad ospitare piste di volo anche Santo Stefano di Cadore, Fonzaso e Villapaiera-Cellarda. Quest'ultima località fu poi effettivamente utilizzata dagli austriaci per realizzarvi un'aviosuperficie. In provincia di Vicenza l'aviazione realizzò campi a Sovizzo (che fu sede delle squadriglie *71^{a}* e *121^{a})*, Sarcedo (comando del *14th Squadron* inglese), Angarano di Bassano, Bagnolo vicino Lonigo e Malga Marcesina sull'Altipiano. A Padova quindi risulta indicato come sede di una pista anche l'attuale rione di Altichiero. In provincia di Verona quindi, vennero ritenute idonee alle esigenze aeronautiche anche le località di Caldiero, Calcinaro, Sabbion di Cologna e Sant'Anna di Alfaedo, tutte sedi di campi secondari. Nel rodigino poi la sua

129 Norman McMillan, *Offensive Patrol*, Jarrolds, London. 1973. McMillan fu capitano dell'aviazione britannica sul fronte francese e italiano. Le informazioni relative alla graduatoria delle vittorie ottenute dai piloti anglosassoni sui cieli del bel paese, sono state tratte anche dal sito www.theaerodrome.com

scelta cadde su Crespino e Santissima nei pressi Adria. In provincia di Treviso infine, piste secondarie furono realizzate a Ponzano e a Castelfranco. Altri campi di volo minori, con ogni probabilità destinati ad essere impiegati in casi di emergenza, furono individuati dalla ricognizione austroungarica presso Barcon (Vedelago), Vallà (Riese), Pezzan (Carbonera), Bessica (Loria), Vedelago e Postioma. Ad essi vanno quindi aggiunte le piste realizzate per gli inglesi all'ippodromo (Campo del Limbraga) e a Villa Marcello, allestite prima della battaglia di Vittorio Veneto e che sono già state citate. Anche gli austriaci realizzarono moltissimi aeroporti nella Marca. Oltre a quelli già elencati sono da ricordare i campi secondari di Tovena in Valmareno, di Roverbasso-Codognè e Francenigo nel coneglianese e quelli di Portogruaro, Pradipozzo-Cà Agnese, Toresella, Giai, Cinto Caomaggiore, Blessaglia e Alvisopoli, quasi tutti in posizione più arretrata rispetto al fronte dei combattimenti.[130]

Tempo di bilanci

Il 4 novembre 1918, le forze armate italiane contavano in linea 1683 aerei. Allo scoppio delle ostilità, il 24 maggio 1915, il loro numero era di soli 102 fra esercito e marina.[131] Ad essi andavano aggiunti 34 palloni frenati e 20 dirigibili. Durante la guerra, il sistema industriale del nostro paese fu in grado di realizzare circa 11.000 velivoli, 24.000 motori e 30.000 eliche. Alla produzione nazionale andavano poi aggiunti gli apparecchi acquistati in Francia. Furono formati 5100 piloti, 500 osservatori, 1000 mitraglieri e 5000 operai specializzati. Al termine del conflitto inoltre vi erano altri 8000 uomini tra piloti, mitraglieri e operai ancora in formazione. In tutto le nostre forze aeree impegnarono circa 23.000 aviatori. Furono abbattuti approssimativamente 760 aerei con una perdita di 380 velivoli in combattimento e di 1400 a causa di incidenti. Vennero prodotte anche 1300 macchine fotografiche e 1200 installazioni radio. La difesa antiaerea con 1500 ufficiali e 33500 soldati, posizionò 516 cannoni specifici oltre a 600 pezzi adattati per questa nuova esigenza. Schierò inoltre 1100 mitragliatrici e predispose 700 posti di vedetta, 420 postazioni con aerofoni e 210 fotoelettriche. Con questa struttura essa riuscì abbattere circa 130 aerei avversari.

Guido Keller: a sinistra una caricatura ad opera di Valerio Mariani (1929). Riferimento bibliografico 59.

130 Per maggiori informazioni sui campi Austriaci si rimanda a: Azzalini, Visentin, Ulliana, *Aerocampi Austrotedeschi sul fronte del Piave*, De Bastiani, Vittorio Veneto, 2008.

131 Il dato è desunto da: Angelo Lodi, *Storia delle origini...,* op. cit.

Capitolo Settimo

Un pilota molto particolare: Guido Keller

Spesso Guido Keller (1882-1929) è stato citato in queste pagine abbinando il suo nome a qualche aggettivo particolare. Keller era in realtà molto di più di un individuo che possa essere definito con un qualche termine. Fu uomo che conservò sempre una dimensione di spensierata fanciullezza e un acceso sognatore. Era un'artista e come tale non si poneva limiti riconducibili ai ristretti ambiti di ciò che la cultura e la morale dell'epoca consideravano lecito o illecito. Amante dell'ambiente e della natura che lo circondava, vi si immergeva vivendo in modo semplice. Guido Keller non raggiunse mai le 5 vittorie semplicemente perché non le rivendicava. Arrivò persino a *cederne* alcune a qualche amico che «ne aveva bisogno». La sua generosità non aveva limiti. Ad Ajello del Friuli (sede dell'*80ª squadriglia*), Francis Lombardi fu testimone diretto delle conseguenze della sua prodigalità: «Lo conobbi il giorno stesso del mio arrivo in Squadriglia ad Aiello, il 23 agosto del 1917. [...] Seguiva con una strana aria supplichevole ogni passo del Ten. Guido Sambonet, [...] Questi, rispondeva secco: no, non insistere, non ti do niente. E Keller insisteva, pregando e piagnucolando. Seppi poi che Sambonet si era autoeletto, con l'approvazione del Comandante Gordesco, amministratore unico di Keller. Ritirava lui l'intero stipendio che Keller, avrebbe, come sempre aveva fatto, liquidato in poche ore, facendo acquisti strani, e regali a tutti, anche a sconosciuti». Keller era nato a Milano da una famiglia nobile. Ebbe un'infanzia ricca di stimoli. Era affascinato dalle storie di cavalieri, dame e folletti, ma anche dalle leggende della mitologia classica. La sua guerra la combattè tra Verona, Aiello del Friuli e Quinto di Treviso. Poi partecipò all'impresa di Fiume e dopo aver molto viaggiato morì in un incidente stradale nel 1929. Frequentò la scuola di volo di Mirafiori (TO) con Mario Fucini che lo ricordava per il suo particolare carattere ma soprattutto per un episodio singolare. Un certo giorno Keller aveva deciso di giocare - come diceva lui - con le lavandaie, *al satiro e le ninfee.* In altre parole le aveva inseguite completamente nudo dal fiume fino al paese suscitando grande scandalo fra la gente del posto. Passò poi a Verona con la *73ª squadriglia*, pilotando uno degli *Aviatik* che difendevano il capoluogo scaligero. Sorvolando la zona scoprì e allestì un'area in quota da utilizzare quando sul campo dove la sua formazione faceva base, gravava la nebbia. L'aviosuperficie di emergenza voluta da Keller fu realizzata Sant'Anna d'Alfaedo sui monti Lessini. Era un posto che assomigliava più ad un nido d'aquile che ad un aeroporto. Tuttavia fu attrezzato con *hangar* e baracche. Lì vicino c'era anche un villaggio dove viveva una vecchietta che preparava un ottimo caffè. Keller diede anche il proprio personale tocco artistico al sito realizzando fontanelle e laghetti artificiali ed anche una «sala elioterapica». Esisteva però un problema rappresentato da alcuni alberi che rendevano difficili gli atterraggi ostruendo la visuale e limitando lo spazio di manovra. Keller difese le piante a spada tratta battendosi per impedire che venissero abbattute. Dopo un'aspra tenzone gli alberi furono infine tagliati. Tutti tranne uno che fu personalmente decapitato dallo stesso Keller che, durante un successivo tentativo d'atterraggio, effettua-

to quando il campo non veniva ormai più utilizzato e finito male, vi andò a sbattere contro distruggendo il suo *SPAD.* L'estroso pilota in aeroporto era solito allevare diversi tipi di animali: polli, conigli e altro. Un giorno, dovendosi trasferire presso un'altra base, caricò il proprio *SAML* con tutti gli animali del suo caravanserraglio. L'aereo era simile ad un'arca di Noè volante. Purtroppo durante il viaggio, un galletto sfuggì all'osservatore che era sul sedile posteriore. Keller allora si gettò all'inseguimento del pennuto cadente e visto che in qualche modo l'animale si era posato su un campo tentò di recuperarlo atterrandovi anch'esso. Purtroppo il campetto era troppo piccolo e l'aereo cappottò. A quel punto la tragicommedia raggiunse il suo acme. Tutta la «fauna» a bordo del velivolo che non morì nell'impatto si liberò da quella gabbia volante e assieme al galletto già affrancato si disperse per i campi. Keller era in preda alla disperazione più per la perdita degli animali che per i danni riportati dal suo aereo. Fu trasferito prima all'*80ª* e poi alla *77ª Squadriglia.* Non viveva sempre con i commilitoni nelle apposite baracche del campo. Si era invece fatto costruire una specie di trincea coperta vicino ad un albero ed a un ruscello, ai margini del prato, dove dimorava in maniera primordiale. Nelle ore di libertà si appollaiava sull'albero completamente nudo. Qui leggeva e svolgeva tutte le essenziali attività comprese le più... naturali, senza mai scendere dai rami, per poi immergersi nel ruscello. Volava e passeggiava per il campo indossando solo un grigio pigiama di spugna. Quand'era a terra usava il cappello con i gradi per farsi riconoscere, ma in missione, a bordo del suo caccia, portava un *fez* provvisto di corda e fiocco che svolazzava. Durante i pattugliamenti legava un libro alla carlinga e leggeva guardando di tanto in tanto fuori per non farsi sorprendere da qualche nemico. Dopo Caporetto, quando Francesco Baracca assunse il comando della *91ª Squadriglia* a Padova, certo non poteva lasciarsi sfuggire un tipo come Keller. Alla fine di marzo del 1918, l'eccentrico pilota giunse dunque a Treviso. Appena arrivato in città prese alloggio in albergo dove fece inorridire una cameriera. Mentre la donna sollevava la valigia di Keller, questa improvvisamente si aprì. Comparve allora un autentico teschio che sembrava sghignazzare tetramente. Sul teschio c'era il *fez* del pilota. Il buon Guido era solito portarselo e in volo e sistemarlo nella carlinga in modo che gli avversari potessero vederlo. Lo teneva davanti alla sua testa per impressionarli. Anche a Quinto continuò con i suoi scherzi e il suo modo eclettico di vivere. Un giorno di agosto del 1918, il parroco di Santa Cristina Don Tognana si scagliò dal pulpito additando al pubblico ludibrio un «certo ufficiale» del campo. Al velenoso rimbrotto del religioso fece però seguito anche una denuncia al locale comando dell'Arma. I carabinieri si presentarono così dal comandante del campo, Fulco Ruffo di Calabria, che viveva nella casa della famiglia Corrent. Ruffo stava facendo il bagno quando il maresciallo della benemerita bussò alla sua porta. L'aviatore lo invitò ad entrare e a spiegargli i motivi della sua irruzione. Il carabiniere spalancò l'uscio e, trovandosi di fronte, svestito, il comandante dell'aeroporto di Quinto, balbettò imbarazzato qualcosa a proposito di un uomo nudo. Si riferiva naturalmente alle imprese a sfondo «naturista» di Guido Keller. «[...] ma sì!, sono nudo - replicò argutamente Ruffo, che forse già aveva capito tutto - ma non ci faccia caso, mi dica» L'«uomo nudo» di cui il maresciallo stava

parlando era però un ufficiale del campo che da qualche tempo se ne andava a zonzo per la campagna di Santa Cristina, «[…] sempre nei fossi, nascosto - spiegava il sottufficiale esce quando vede le donne, tutto nudo… questo fatto dura da una quindicina di giorni e non accenna a finire…». Il comandante Ruffo allora si rasserenò e il carabiniere aggiunse: «Anche nei giorni di festa, sa? ...Le donne del paese invece di andare a messa vanno a vedere quel… quell'ufficiale e non si staccano più dal fosso!… [il Sile n.d.r.]». Il parroco era indignato ma poi Keller fu assolto sia dall'ecclesiastico che da Ruffo di Calabria. Ma la fantasia del nostro pilota era inesauribile e forse era suo anche lo scherzo che combinava sul Sile di fronte alla locanda «da Righetto». Unico locale aperto in zona, «Righetto» era per i piloti e il personale della *91a* anche il luogo dove ricercare un momento di relax durante i periodi di inattività. I soldati giocavano alla *Borella* di fronte alla locanda, proprio in riva al Sile. Keller compariva all'improvviso con il suo aereo arrivando a bassissima quota e si divertiva ad innaffiarli sollevando l'acqua del fiume con qualcosa che, legato ad una corda, faceva pendere dal velivolo. Un'altro sconosciuto pilota aveva poi preso l'abitudine di fare la barba con l'aereo ad un ciliegio che svettava nei pressi del campo. Il proprietario, per impedire ai ragazzini di rubargli i frutti della pianta, l'aveva avvolta nel filo spinato. Così il misterioso aviatore ne staccava a bella posta rami dalla chioma di modo che i bambini potessero impossessarsi delle ciliege. La gente si era convinta che l'uomo fosse Baracca che, in effetti, aveva un carattere gioviale ma non sarebbe mai arrivato a tanto. Una bravata come quella era invece tipica di Guido Keller. Il 29 ottobre però, l'estroso pilota non rientrò al campo da una missione di combattimento. Era stato abbattuto ma aveva salvato la pelle. Si trovava a terra, ferito e con una pallottola in corpo. I soldati austriaci accorsero verso di lui disperdendo la folla di contadini che gli si accalcavano intorno. L'ufficiale italiano non sapeva quali fossero le loro intenzioni ma conoscendo perfettamente il tedesco e le peculiarità del carattere germanico, prese in contropiede l'intera pattuglia ordinando ai soldati, nella loro lingua e con piglio tutto teutonico, di mettersi sull'attenti e di presentare le armi. Colti completamente alla sprovvista e sopraffatti da un'ondata di stupefazione, tutti i militari della pattuglia eseguirono l'ordine. L'istrionico Keller li aveva in qualche modo ammaliati. Nel pieno della parte che recitava comandò quindi il riposo. Poi, sempre in tedesco ordinò: «Portatemi con tutti i riguardi all'ospedale! E senza scosse!» I soldati austriaci ubbidirono di nuovo senza nulla eccepire. Erano i giorni della battaglia di Vittorio Veneto e nella confusione che accompagnava lo sbandamento avversario, Keller riuscì a fuggire dell'ospedale grazie all'arrivo degli inglesi. Raggiunse Treviso dove trovò un mezzo della *91a* che lo ricondusse al campo. Qui si mise tranquillamente a raccontare alla sua maniera quel che gli era capitato. Dopo circa due ore se ne uscì con questa frase: «Adesso che vi siete divertiti a sentire le mie sciocchezze, medicatemi, perché una pallottola mi ha attraversato la coscia». Era vero... Keller, sempre sopra le righe e apparentemente esibizionista, aderiva ai movimenti che univano spiritualismo e naturalismo, assai diffusi tra i giovani tedeschi del primo Novecento. Era vegetariano e viveva in un suo mondo, «il mondo di Guido Keller» come lo chiamava lui. Dopo la guerra lo ritroviamo a Fiu-

me, in una camera affacciata sulla piazza del porto in compagnia di un'aquila... Con lui altri piloti: il tenente Adriano Bacula, Enrico Cabruna, Censi, Granzarolo e le medaglie d'oro Giannino Ancillotto ed Eugenio Casagrande. C'è anche Giovanni Comisso che gli diventò amico. Lo scrittore trevigiano riferisce che Keller diceva: «Quando si vola bisogna tramutarsi nel velivolo, portare la sensibilità delle nostre dita all'estremità delle ali e le ali devono avere le punte flessibili come quelle degli uccelli». La mentalità dei Legionari di Fiume proveniva da ideologie diverse, c'erano: i nazionalisti e gli internazionalisti, i monarchici ed i repubblicani, i conservatori e i sindacalisti, gli imperialisti e i comunisti... Un crogiuolo di differenti «credo» fuso nell'idea della vittoria mutilata. Guido Keller, radunando diversi giovani che vivevano sfaccendati al porto, costituì la «Disperata», una compagnia militare regolata secondo un'ordine ideato da lui stesso. Si occupava anche di rifornimenti, poiché la città era sotto embargo, e procacciava viveri e mezzi, nei modi più disparati ma sempre pirateschi. Sorvolò quindi Montecitorio con uno *SVA* lasciandovi cadere sopra il segno tangibile del disprezzo dei fiumani: un vaso da notte pieno di pomodori e carote. Prima però aveva gettato un mazzo di rose bianche nel giardino della residenza della regina madre in Via Veneto. Poi viaggiò per il mondo incapace di una vita normale: fu in Turchia e in Germania dove raggiunse Berlino. Quindi tornò in Italia per partecipare nel 1922 alla marcia su Roma. Rientrò nei ranghi dell'aviazione e fu impegnato in Libia nella campagna contro i ribelli locali. Si spostò poi in America del Sud dedicandosi ad alterne e sfortunate imprese. Era sostanzialmente un poeta che subiva però il fascino della tecnica. Ricorda Francis Lombardi: «Keller aveva opinioni tutte sue sulle proprietà, sugli oggetti e sul loro uso. L'automobile era una cosa che capiva, una cosa onesta che potevi adoperare, e poi era ancora li, a tua disposizione, fedele e pronta ai tuoi voleri. Ma la benzina no! La benzina la introducevi con cura nel serbatoio, che chiudevi poi con altrettanta cura, eppure dopo un po' non c'era più! Sparita! Se n'era andata per vie, secondo Keller, sconosciute e misteriose. Un tradimento!» Gli piacevano le automobili e «quando ne aveva una la teneva come un caro amico. Non la abbandonava più, con lei viveva, mangiava, sovente dormiva. E con lei morì, abbracciato, in un pomeriggio di primavera, per una stradetta secondaria, sotto un ponticello. Forse, da buoni amici, volevano giocare». Era il 9 novembre 1929. Le sue spoglie riposano in un'arca del Vittoriale di D'Annunzio. Nel 1938 Comisso a Zero Branco ricevette la visita di Adriano Bacula, che di Keller era stato compagno a Quinto. Lo incaricava di cercare la figlia che l'aviatore aveva avuto da una ragazza del posto che si chiamava Teresa. Bacula se ne andò e poco tempo dopo morì in un incidente di volo. Comisso raccontò quel che accadde dopo sul suo libro «*Le mie stagioni*» e così scrisse: «Seguendo le indicazioni di Bacula ricercai la donna amata da Keller e la ritrovai. Era ormai una povera donna estenuata e invecchiata, ma nello sguadro le balenava una luce come se fosse stata trasmessa da quell'amore possente. Aveva una figlia (Itala) di vent'anni, tanti quanti erano passati da allora, che in paese chiamavano: "la figlia dell'aviatore". Volli vederla in mezzo ad altre ragazze. Lavorava di cucito presso le monache, quando entrai scorsi subito fra tutte una con una grande chioma nera che mi guardava dal basso verso l'alto con neri

occhi vivaci, come faceva sovente Keller. Fu come se il mio amico fosse riapparso fuori dalla sua tomba. Viveva come una contadina del villaggio, ma componeva lievi poesie ed era innamorata di un ragazzo al quale aveva promesso il suo amore… Qualcosa di Keller viveva ancora…». Keller infatti non sapeva nulla della figlia, perché Teresa non gliene parlò mai. Quando il pilota scoprì nel 1929 di essere genitore, insistette per poterne riconoscere la paternità. L'incidente in cui perse la vita gli impedì però di raggiungere Quinto. Itala poi, prima della seconda guerra mondiale sposò Giuseppe, che durante il conflitto prestò servizio in aviazione. Ebbe cinque figli. Si è spenta alla fine del 2006.

Aviatori del nordest: i primi ad ottenere il brevetto

Il nordest ha dato i natali a numerosi pionieri dell'aviazione e a tanti piloti della grande guerra. Purtroppo di molti mancano le biografie e quindi non si conoscono le loro origini e le gesta di cui furono autori. Questa breve rassegna è quindi forzatamente incompleta e suscettibile di aggiornamenti. Tra i primi trecento piloti che ottennero il brevetto di volo nel nostro paese, 27 venivano dalle regioni nel nordest. Verona recitò la parte del leone con ben 7 aviatori. I fratelli **Mario** e **Attilio Calderara** nacquero entrambi nel capoluogo scaligero. Il primo fu un famoso pioniere che si distinse nel campo dell'idroaviazione e ottenne il brevetto numero 1. Fu poi direttore della scuola di volo di Bolsena. Il secondo si brevettò nel 1912 a Somma Lombardo. Dopo esser stato comandante del campo di Bologna e aver prestato servizio nella *7a Squadriglia Nieuport* prima dell'arrivo di Baracca, passò sui dirigibili volando con l'M3 e poi con l'M14, tra Verona e Ferrara. In seno alle forze aeree raggiunse il grado di generale, comandando tra l'altro anche Montecelio, sede della Direzione Superiore Studi ed Esperienze e terminando la carriera come addetto aeronautico a Londra. Anche **Luigi Bresciani** fu un pioniere dell'idroaviazione a Venezia. Nella città lagunare egli conseguì il brevetto nel 1913 e vi perse poi la vita collaudando un idrovolante da lui stesso ideato. A Venezia si brevettò anche un altro veronese, il marchese **Marco Vivaldi-Pasqua**, fratello di **Ugolino** che fu il primo caduto dell'aviazione nel 1910 a Roma. Marco Vivaldi-Pasqua fu ufficiale di marina nel 1905. Dopo aver partecipato alla guerra di Libia, nel 1913 entrò alla scuola idrovolanti di Venezia divenendo membro della squadriglia *San Marco*. Nell'estate dell'anno successivo si trasferì a Brindisi per prendere servizio sulla nave porta idrovolanti *Europa*. Dopo la costruzione della locale base aerea, nel 1915 venne trasferito all'idroscalo di Porto Corsini. Comandò il reparto fino all'aprile del 1916. Fu quindi spostato prima a Venezia e poi a Monfalcone e destinato alla difesa marittima lasciando così l'attività aeronautica. Nel dopoguerra rimarrà in marina sempre al comando di unità navali. Morirà durante il secondo conflitto mondiale, silurato da un sommergibile inglese.[132] Altri piloti veronesi ad ottenere il brevetto negli anni eroici dell'aviazione italiana furono: **Gilbert de Winkel** e **Giuseppe Muraro**, rispettivamente brevetti numero 65 e 267. Entrambi prestarono servizio in cavalleria. Muraro fu poi alla *25a Squadriglia*

132 Mauro Antonellini, *Salvat ubi lucet*, Faenza, Casanova Editore, 2008

Voisin con Giuseppe Gabbin. L'ultimo veronese a far parte del gruppo dei primi 300 brevettati italiani, **Raul Lampugnani** (brevetto 33) percorse una buona carriera aeronautica. Presto servizio alla *6ª Squadriglia Nieuport* con Francesco Baracca, agli inizi del conflitto. In seguito assunse il comando della *5ª Squadriglia d'artiglieria* e lo mantenne dall'ottobre del 1915 fino al marzo del 1916. Ai suoi ordini ebbe anche anche Giuseppe Retinò e Vittorio Giovine. Infine passò alla *1ª Squadriglia d'artiglieria*, sempre sul fronte isontino, comandando questo reparto - che in seguito fu rinominato *41ª Squadriglia* - fino ad ottobre del '16. Dopo i veronesi i brevettati veneti più numerosi furono vicentini tra i quali vi furono i fratelli **Domenico** e **Romano Cattaneo** di Caldogno che conseguirono entrambi l'abilitazione al pilotaggio ad Aviano. Il primo fu carabiniere e prestò servizio nella *15ª Squadriglia Bleriot* di Piacenza, che ben presto cambiò velivoli passando prima sui *Caproni* monoplano e poi sui *Parasol*. Questi ultimi erano instabili e fragili e Domenico Cattaneo, volando su uno di essi, il 20 Agosto del 1915 ebbe un incidente - la rottura di un'ala - che gli costò la vita. Vicentini erano anche **Alessandro Alvisi** e il conte **Costantino Biego di Costabissara**, rispettivamente brevetti n°172 e 56°. Il quinto aviatore vicentino fu **Gino Zanuso** di Valdagno (brevetto n° 149), che divenne pilota militare nel 1913. Ufficiale dei Bersaglieri, nel settembre del 1917, con il grado di maggiore, fu al comando del II° gruppo aereo in forza alla 3ª Armata, sostituendo il maggiore Capuzzo. Dopo la ritirata di Caporetto mantenne il comando dell'unità, che però passò alle dipendenze della 4ª Armata. Raggiunto il grado di tenente colonnello volò con la *132ª Squadriglia* fino al luglio del 1918, quando assunse il comando del *Gruppo difesa settentrionale*, passando alla *122ª*. I primi veneziani a diventare piloti furono 4: **Augusto Brindisi**, **Ettore Prandoni** (che conseguì il brevetto in Francia), **Achille Dal Mistro**, volontario di Libia e anch'esso brevettato in Francia, e **Jacopo Degan** che fu schierato in Libia con la *104ª Squadriglia* fino al luglio 1918 quando passò al comando della III° sezione *SVA*. In seguito fu nominato comandante *57ª Squadriglia* fino alla fine conflitto, prestando servizio presso il campo di Isola di Carturo. 4 furono anche i trevigiani ad ottenere il brevetto fra i primi 300 in Italia: **Guido Olivo** nativo di Istrana e **Mario Girotto** di Arcade (brevetto N°100). Il primo fu comandante della *4ª Squadriglia Bleriot* di Padova. Poi presto servizio alla Bazzera e quindi nella *6ª Squadriglia Farman* sull'Isonzo poi trasformata in *30ª Squadriglia* e disclocata a Verona. Mantenne questo incarico fino a settembre del '16. Mario Girotto invece militò tra Verona e Brescia nelle squadriglie *Farman 11ª* e *12ª* nel primo periodo del conflitto. **Emilio Facchini** di Levada conseguì il solo brevetto civile, mentre **Bartolomeo Costantini** diventerà un «asso» con 6. Soltanto tre sono invece gli aviatori della città del Santo che figurano tra i primi 300 piloti italiani. Il pioniere **Leonino Da Zara**, il nobile **Ettore Graziani** - che conseguì il solo brevetto civile - e **Cesare Sacerdoti**, unico a partecipare alla prima guerra mondiale come pilota militare, volando nella *10ª Squadriglia Farman* all'inizio del conflitto. A Rovigo solo 2 piloti fecero parte del gruppo dei primi 300 brevettati: **Gustavo Resmini** di Trecento e **Orlano Ferroni** di Castelguglielmo. Resmini prestò servizio presso *1ª Squadriglia Farman* a Verona. In Friuli sono da ricordare **Alfredo Cavalieri** di Palmanova, che

divenne pilota in Francia. Combatté dal gennaio 1917 nella *305a sezione di difesa* a Cairo Montenotte, volando sui *Voisin.* Vi è infine il triestino, **Gianni Widmer** (brevetto n°41) che però non fu mai pilota militare.

Gli Assi del nordest

Il primo degli assi del nordest è **Giannino Ancillotto** *(1896-1924)* detto «Nane». Era figlio di un facoltoso imprenditore di San Donà (VE), che ebbe il merito di essere il primo ad estrarre il Metano in Italia. Allo scoppio del conflitto si arruolò volontario nel Battaglione Aviatori. Ottenne brevettato nel 1916 assieme a Fornagiari e Chiri. Prestò servizio a Verona presso la *30a Squadriglia Farman*, per passare poi alla *27a* e all'*80a* di Aiello. Dopo la rotta di Caporetto, giungo al campo di Marcon, «Nane» dimostrò una predilezione per i *Draken*, con un serie di abbattimenti culminati con quello del 5 Dicembre 1917 che lo renderà famoso facendolo finire sulla prima pagina della *Domenica del Corriere* il 24 Marzo 1918. Fece anche pratica di volo notturno, intercettando i bombardieri tedeschi. Lo sforzo continuo cui si sottoponeva gli causò un forte stress che lo costrinse a riposo per un po' di tempo. Dopo la battaglia del solstizio rientrò nei ranghi e abbatté due aerei avversari durante una missione notturna. Finito il conflitto con 11 vittorie all'attivo, si trasferì a Roma presso il *Nucleo di Comunicazioni Aeree*, un reparto per servizi postali veloci. Volò in Italia e all'estero con lo *SVA* e partecipò all'esperienza di Fiume. Nel 1921 fu con la missione *Ansaldo* in America Latina e poi in Africa. Tornato in Italia, durante un trasferimento in auto da Torino a Treviso, all'altezza di Caravaggio ebbe un incidente che lo fermò per sempre. Il secondo asso del nordest per numero di vittorie è **Antonio Riva** *(1896-1951).* Riva era veneto per metà. Nacque a Shangai dove il padre Achille gestiva una fiorente attività commerciale. Sua madre Teresa Barbaran Capra era una nobildonna Veneta. La gioventù la trascorse però a Firenze. Passò all'aviazione nel settembre del 1916 dopo aver militato nella fanteria e dopo essere stato ferito due volte. La sua prima destinazione fu la *29a Squadriglia* a Cavazzo Carnico equipaggiata con *Farman*. In seguito fu trasferito a Villaverla, con la *71a* a caccia. A metà ottobre del 1917 è al comando della *78a* prima in Friuli e poi a Istrana. In dicembre è fra i protagonisti della famosa battaglia del giorno di Santo Stefano, combattuta sui cieli dell'aeroporto trevigiano. Nel 1918 in marzo viene trasferito alla base di San Luca dove rimane sino all'armistizio. Sembra che sia stato proprio Riva ad inziare l'uso della fiamma colorata (guidoncino) come insegna della squadriglia. La sua era rossa. Riva, che aveva una moglie americana e conosceva, perfettamente l'inglese ebbe sempre buoni rapporti con i piloti degli *Squadron* britannici. Nelle scuole italiane allora si insegnava il francese e questo ostacolò non poco i rapporti con i piloti inglesi. Nel dopoguerra Antonio Riva partecipò in appoggio al raid Roma-Tokio e nello stesso anno fu posto in congedo. Ritornato nella lontana Cina, continuò i commerci di famiglia, tentando anche la vendita di aerei al governo di quell'instabile paese. All'avvento di Mao-Tse-Tung, temendo il peggio, inviò i figli in Italia, pensando di essere al sicuro. In casa sua venne però trovato un reperto bellico, forse un ricordo di guerra. Tratto in arresto venne assassinato con altri il 17 agosto 1951.

Giuliano Parvis / Giorgio Pessi *(1891-1933),* di famiglia medioborghese, studiò a Trieste, Vienna e Monaco dove conseguì la laurea. Parlava il tedesco e il francese oltre all'italiano. Allo scoppiò della guerra con la Serbia, durante l'anno della nostra neutralità, Giorgio fuggì e diventando «disertore» per i gli austriaci ed «irredento» per gli italiani. In questa scomoda posizione, si arruolò volontario nel regio esercito e dopo un periodo in cavalleria nello stesso reparto di Francesco Baracca, nel 1916 passò all'aviazione. Fu istruttore alla Malpensa fino alla primavera del '17. Desiderava però partecipare attivamente alla guerra ed assunse per questo un nome com'era costume fra tutti gli irredenti per evitare di essere impiccati come traditori in caso di cattura. Da quel momento sarà Giuliano Parvis. Nell'aprile del 1917 fu posto al comando dell' *82ª Squadriglia* in formazione ad Arcade. Già in giugno però era alla *78ª di* Istrana. Qui lo notò Baracca, che in quel mese era presente per le operazioni sull'Ortigara. A metà luglio Parvis fu trasferito nella *Squadriglia degli Assi* a Udine, ufficialmente per addestrarsi sul nuovo SPAD. I successi del cacciatore triestino iniziarono allora, operando spesso in coppia con Baracca. L'ultima vittoria la ebbe con Keller il 23 novembre dopo la ritirata di Caporetto. Nel 1918, in marzo, fu presa la decisione di non rischiare più la vita degli irredenti e Parvis venne obbligato al trasferimento al Commissariato dell'aeronautica con l'incarico di collaudare i *Caproni* prodotti dall fabbrica di Malpensa. Il 10 agosto del 1918 fu inviato in America per i voli dimostrativi che il bombardiere doveva compiere in base a un nuovo programma alleato. In base ad esso il *Caproni* avrebbe dovuto venire prodotto in massa negli Stati Uniti, per essere poi impiegato in una campagna di bombardamenti a tappeto contro le industrie tedesche che producevano esplosivi. Il programma non andò in porto ma Parvis rimase comunque oltre oceano fino a dopo la conclusione del conflitto. Nel 1919, mentre si trovava ancora in America, passò tra l'altro con un trimotore sotto il ponte di Brooklyn. Congedato, dopo una breve esperienza in Anatolia, fu assunto dalla *S.N. Aero Espresso Italiana* come pilota di linea sugli idrovolanti *Dornier Wal*. Nel 1933 scomparve durante il volo Brindisi-Costantinopoli dopo lo scalo di Atene.

Bartolomeo Costantini *(1889-1941),* detto «Meo» o «Bortolo» era un fumatore incallito. Fu tra i primi 3 piloti trevigiani brevettati. Figlio di un ingegnere, educato secondo rigidi principi, sviluppò interessi per la meccanica e ancora studente, nel 1909, si arruolò volontario nel genio ferrovieri come ufficiale. Congedato e richiamato per la guerra di Libia, si fece assegnare al Battaglione Aviatori diventando pilota ad Aviano nel 1912. Nel 1914 tornato civile partecipò a molte corse con *L'Aquila Italiana*, la casa automobilistica torinese di Luigi e Vincenzo Marsiglia ai quali Costantini era legato da solida amicizia. Ritornato in servizio nello stesso anno, il pilota trevigiano prestò servizio nelle squadriglie *Bleriot 3ª*, *12ª* e *14ª*. Nel 1916 passò quindi alla caccia entrando a far parte della *78ª* trasferita ad Istrana. Poi fu distaccato in Friuli e a metà del 1917 transitò nella nuova *91ª Squadriglia* di Francesco Baracca. «Bortolo» ebbe la sua prima *quasi* vittoria il 10 settembre avendo la meglio su un *Brandemburg*, il cui abbattimento non rivendicò. Seguirono poi altri due successi. In dicembre il reparto conobbe un periodo di stasi operativa e Costantini assunse il co-

mando provvisorio in mancanza di Baracca, Ruffo e Piccio che si trovavano a Torino per valutare nuovi velivoli. Dopo il conflitto fu congedato e nel 1919 tornò alle corse con la *Bianchi* e l'*Amilcar*. La svolta della sua carriera sportiva si ebbe nel 1923 con il passaggio alla *Bugatti*, scuderia con cui gareggiò fino al 1926, vincendo anche la «Targa Florio». Rimasto in ditta come tecnico fino al 1937, contribuì decisamente al successo di questo marchio. Nel 1928 rimase vittima inconsapevole di un caso di spionaggio industriale abilmente architettato da parte dei fratelli Maserati, desiderosi di scoprire i segreti del nuovo 8 cilindri prodotto dalla casa francese. La scuderia transalpina infatti stava mietendo successi a raffica ed i fratelli bolognesi pensarono che l'unica soluzione possibile fosse copiarlo. L'occasione si presentò grazie una visita amichevole di Costantini che giunse nel capoluogo felsineo a bordo della mitica *Bugatti*. Alfieri, il quarto dei 7 fratelli, da buon emiliano, convinse «Meo» a passare una serata al Caffè di Via Indipendenza lasciando il prezioso veicolo in fabbrica. La serata si trasformò in nottata, durante la quale i meccanici della Maserati smontarono completamente il motore rivelando i segreti della potente automobile. Costantini non si accorse dell'inganno. Nonostante il furto tecnologico, la Maserati non fu però in grado di trarre alcun vantaggio dalla vicenda. La prima la tardiva messa a punto del nuovo motore e il cambio dei regolamenti impedirono alla casa bolognese di aggiudicarsi le vittorie sperate. Costantini ritornò in Italia all'*Alfa Romeo* chiamato dal direttore generale Ugo Gobbato di Volpago del Montello. Il suo ruolo sarebbe stato inizialmente quello di ispettore tecnico-commerciale. Dal 1939 divenne poi responsabile sportivo del reparto corse. In quegli anni all'*Alfa* c'erano Luigi Bazzi, Ramiro Munaron, Tazio Nuvolari, Nino Farina, Luigi Villoresi ed Enzo Ferrari che con la sua scuderia mieteva successi. Vi lavoravano poi tre progettisti eccezionali: lo spagnolo Wifredo Ricart, Orazio Satta e Gioacchino Colombo. Costantini insomma lavorò con il *gotha* dell'automobilismo di quell'epoca. Il clima però si stava guastando. Nel 1939 Ferrari lasciava l'Alfa. Con la guerra l'attività sportiva venne penalizzata e il reparto corse si trovò in serie difficoltà. Nel 1941 Bartolomeo Costantini morì in seguito a una malattia.

Cosimo Rizzotto *(1893-1963)* fu arruolato come soldato semplice nel 1913 e assegnato al Battaglione Aviatori. Divenne pilota nel 1915. L'anno successivo in giugno era in servizio presso la *77a Squadriglia* a Istrana. Nel settembre del 1917 aveva messo a segno 3 vittorie. Il 9 ottobre si scontrò probabilmente con Brumowsky e fu costretto ad atterrare. L'ultimo successo Rizzotto lo ottenne il primo giorno della battaglia del solstizio, nel giugno del 1918, decollando da Marcon dove la *77a* si era trasferita. Anche a lui era stato proposto di collaborare con l'industria privata, ma aveva rifiutato. Finito il conflitto con 6 vittorie fu congedato ed emigrò in Sudamerica, per fare l'istruttore in una scuola di volo italo-argentina. Nel nel 1922 partecipò alla guerriglia in Paraguay. Tornato in Italia nel '35 fu richiamato in servizio per partecipare alla campagna d'Etiopia. Dopo l'impresa coloniale, vi costruì una vasta fattoria dove impegnò ogni suo risparmio. Partecipò quindi al secondo conflitto mondiale ma fu preso prigioniero e ritornò in Italia solo nel 1946. Ormai aveva perso tutto e come profugo d'Africa ottenne un impiego presso il comune di Milano dove lavorò fino alla pensione.

Sebastiano Bedendo *(1895-1935)*. Rodigino di nascita fu arruolato come artigliere allo scoppio della guerra ma diventò quasi subito osservatore presso la *7a Sezione Aerostatica*. Nell'aprile del 1916 transitò nel *Battaglione Aviatori*. Fu prima a Belluno con la *48a Squadriglia* e in dicembre a Gonars in forza alla *42a*. Nel 1917, in dicembre, lo troviamo a Castenedolo dove presta servizio presso la *72a*, per poi passare agli inizi del '18 a Sovizzo con l'*82a* ed essere infine aggregato alla *71a*. Concluse il conflitto con 5 vittorie. Finita la guerra frequentò un corso al centro sperimentale francese di Villacoublay. Lasciò quindi l'aviazione e nel 1922 si laureò a Padova in ingegneria. Rientrò in servizio l'anno successivo nel Genio Aeronautico e fu destinato all'*Ufficio Sorveglianza* presso la Fiat. Nel frattempo, mantenendo fede alla promessa che aveva fatto al suo carissimo amico Gastone Novelli, morto nel 1919, ne sposò nel '24 la compagna che era rimasta sola con un figlio. Negli anni compresi tra il 1931 e il 1934 collaudò gli aerei costruiti da Prospero Nuvoli. Il 24 agosto del '35 l'ultimo modello, un quadriposto, fu vittima di un cedimento strutturale. Le ali si staccarono e Sebastiano Bedendo perse la vita.

Guido Masiero *(1895-1942)*. Di famiglia agiata, allo scoppio della guerra era sergente sui *Voisin* a Santa Maria la Longa. Rimase con la *26a Squadriglia* fino al 1917 per passare poi alla caccia. Anche lui - nella confusione che seguì Caporetto - fu frettolosamente mandato al fronte con gli altri. Arrivò a Istrana nella *78a Squadriglia* già ufficiale e si mise in luce per la sua abilità. In breve tempo raggiunse le 5 vittorie guadagnandosi il rango di «asso» proprio il giorno della grande battaglia aerea di Istrana, il giorno di Santo Stefano del 1917. Alla fine febbraio del '18 passò con Gino Allegri alla III° Sezione *SVA* dove rimase fino alla fine del conflitto. Nel dopoguerra fu richiamato in sevizio per il progettato *raid* Roma-Tokio. Siamo nel febbrario del 1920. L'impresa organizzata come una gigantesca esibizione dell'industria nazionale, viene definita dalla stampa dell'epoca uno spreco. Costa quasi 20 milioni di lire di allora. Il tutto per coprire i 17000 chilometri che separano la città eterna dalla capitale nipponica. Al *raid* partecipano numerosi piloti famosi. Non ci sono però Guido Keller, Giannino Ancillotto e altri, impegnati nell'impresa di Fiume. Per volare fino a Tokio furono allestite 24 tappe e preparati molti campi di fortuna. L'organizzazione e la gestione di tutto ciò che era necessario al buon esito del tentativo richiese l'impiego di 200 militari. Altri 50 uomini si resero poi naturalmente necessari per equipaggiare 4 *Caproni* e 7 *SVA* e altri 4 velivoli di scorta. Molti aviatori che avevano combattuto sui campi del Veneto presero parte all'impresa: Mario Gordesco, Ferruccio Ranza, Amedeo Mecozzi, Ferruccio Marzari, Arturo Ferrarin e naturalmente Guido Masiero. Ferrarin e Masiero in realtà furono scelti solo come rimpiazzi per sostituire i piloti che avevano scelto di seguire D'Annunzio a Fiume. Il volo fino a Tokio era stato pensato proprio da D'Annunzio, insieme con il poeta giapponese Haru-Kichi Shimoi, per dimostrare le potenzialità dell'aereo come mezzo di trasporto sulle grandi distanze. Il vate poi non vi prese parte perché preferì lanciarsi nell'impresa fiumana. Il primo Caproni decollò alla volta di Tokio l'8 gennaio 1920 seguito poi da tutti gli altri. Masiero e Ferrarin partirono il 14 febbraio. Ferrarin raccontò che si trovarono a volare con un aereo in cattive condizioni.

Al motore era stata ridotta la compressione spessorando la testata in modo da mantenerlo più a lungo in efficienza. Un propulsore meno potente imponeva però una riduzione del peso ottenuta diminuendo la capacità dei serbatoi e quindi l'autonomia. L'apparecchio non riusciva nemmeno a volare diritto. Nonostante ciò, mentre tutti gli altri *SVA* partecipanti dovettero gettare la spugna, solo Arturo Ferrarin e Guido Masiero con i motoristi Gino Capannini e Roberto Maretto arrivarono a Tokio il 31 maggio. Ferrarin aveva dovuto sostituire il proprio aereo a Calcutta mentre Masiero, dopo un incidente, percorse in nave un tratto del tragitto. Le due «riserve» chiamate solo all'ultimo momento a partecipare all'impresa, avevano collegato per la prima volta l'oriente e l'occidente. Dei 4 che avevano portato il viaggio a termine, 3 erano veneti: Ferrarrin di Thiene, Masiero di Padova e Maretto di Cadoneghe. Dopo il *raid* Roma-Tokio Guido Masiero fu volontario nella campagna d'Etiopia e quindi nella guerra di Spagna. Dopo il congedo, alla fine del 1939, passò alla *Breda* come collaudatore e progettista lavorando allo sviluppo di nuovi velivoli. Il 24 Novembre 1942, nella nebbia, si scontrò con un *Macchi 202,* ai comandi del quale era un altro famoso pilota, Francesco Agello. Morirono entrambi.

Gli altri piloti

Gerolamo Allegri detto **«Gino»** (1893-1918). Il nome di Guido Masiero è accostabile a quello del veneziano Gino Allegri che con lui ha avuto molte cose in comune. Entrambi veneti, volarono con lo *SVA* e con questo aereo compirono due i grandi *raid* progettati da D'Annunzio su Tokio e Vienna. Furono insieme a Istrana tra il novembre del 1917 e il febbraio del 1918, anche se in squadriglie diverse. Poi prestarono entrambi servizio nella III° Sezione *SVA* a Isola di Carturo, agli ordini di Ferruccio Marzari. Allegri era nato a Venezia nella parrocchia di San Luca in *Calle del Traghetto* 3940. Fu soprannominato «Fra Ginepro» da D'Annunzio per la lunga barba rossiccia e l'incipiente calvizie. Figlio di un noto avvocato che fu anche sindaco di Venezia, compì i suoi studi nella città lagunare e a Vienna. Di carattere emotivo ma coraggioso fu richiamato a metà del 1916, dopo essere stato volontario tre anni prima, in artiglieria da fortezza. Passato in aviazione, fu in servizio per la difesa a Cairo Montenotte, per approdare poi alla caccia sul nuovo *SVA* a Ponte San Pietro. Come molti altri colleghi, dopo i fatti di Caporetto fu spedito in tutta fretta al fronte. Giunse a Istrana presso l'*81a Squadriglia*. Ai primi del 1918 assieme a Guido Masiero passò alla III° Sezione *SVA* di Isola di Carturo. Il 7 giugno 1918, durante una ricognizione a bassa quota sul campo di Feltre, ebbe una piantata al motore e non riuscendo a metterlo in moto, puntò sugli hangar sotto il fuoco austriaco. Pensando di dover morire, decise che era meglio farlo arrecando il massimo danno all'avversario. Il motore però riprese improvvisamente e Gino Allegri se ne ritornò a casa. Il fatto passò poi alla storia come «la beffa di Feltre». Contattato da D'Annunzio, «Fra Ginepro» si trasferì San Pelagio presso l'*87a Squadriglia*, per far parte del gruppo di uomini che voleranno su Vienna il 9 Agosto. L'*87a* fu battezzata la *Serenissima* per l'alto numero di piloti veneti da cui era composta. Il 5 ottobre 1918, Allegri festeggiò il ritorno da una missione su Portogruaro, eseguendo una serie di manovre

acrobatiche, che inavvertitamente lo portarono ad urtare il collega Vianini in atterraggio. Purtroppo per lui aveva ancora alcuni spezzoni appesi alle ali che all'urto esplosero disintegrando l'aereo e il povero «Fra Ginepro». Dopo il funerale che fu celebrato a Battaglia Terme, il giornalista Ugo Ojetti scrisse che la cassa in cui erano contenuti i pochi resti ritrovati dopo l'esplosione, era così leggera da avere solo «*il peso di un'anima*». Alla mesta cerimonia fu presente anche Gabriele D'Annunzio che pronunciò un'orazione. Le spoglie mortali di Gino Allegri sono a San Michele a Venezia.[133]

Arturo Ferrarin (1895-1941), era nato a Thiene (VI) da Antonio, industriale tessile. Fece gli studi classici al «Foscarini» di Venezia e quelli tecnici a Vicenza e ancora nella città lagunare. Cresciuto nella provincia che diede i natali ai diversi pionieri del volo italiano, nutrì dall'infanzia una smisurata passione aviatoria. Allo scoppio della guerra venne arruolato nel *Corpo Aeronautico*. Fu prima mitragliere a Verona e poi come pilota istruttore a Cascina Costa e alla Malpensa. Mantenne questo incarico fino al giorno del disastro di Caporetto. L'attività di volo era incessante ma fare l'istruttore non era la sua massima aspirazione. Nel dicembre del 1917 Ferrarin riuscì finalmente a transitare alla *82a Squadriglia* basata a San Pietro in Gu. Prestò poi servizio a Istrana e quindi a Gazzo Padovano fino alla fine della guerra. Nei giorni dell'armistizio ebbe un incidente con la moto, come racconta nella sua autobiografia. «Il giorno stesso, dell'armistizio andai verso Vicenza a salutare i miei congiunti, partendo in motocicletta dal campo di Gazzo Padovano. Nell'attraversare verso Vicenza un cavalcavia inaugurato proprio in quei giorni, fui avvolto in una fitta nebbia di fumo che saliva da un treno in manovra e che toglieva la vista a ogni cosa all'intorno. Forse perché a trovarmi qualche volta durante i voli i simili circostanze, continuai a correre con la mia motocicletta e andai a sbattere violentemente contro un autocarro carico di ferro spinato. Me la cavai con una lesione al naso della quale ancora porto i segni, per ricordare a me stesso che la pace e la terra presentano spesso i medesimi pericoli che si incontrano in cielo e in guerra». In seguito fu aggregato alla *91a Squadriglia* di Quinto dove rimase fino al maggio 1919. Partecipò alle onoranze a Francesco Baracca organizzate a Roma volando con una formazione di 32 apparecchi guidata da Pier Ruggero Piccio. Fu quindi protagonista di una serie di missioni di propaganda all'estero. All'ultimo momento venne recuperato per il progettato il volo Roma-Tokio, ideato da D'Annunzio. L'impresa fu eccezionale per l'epoca e si concluse nella capitale nipponica dopo circa 17000 km. Dei molti piloti che tentarono la sfida Ferrarin fu il solo che la portò completamente a termine. Masiero infatti percorse in nave un tratto del viaggio. Il pilota vicentino partecipò poi alla *Coppa Schneider* del 1926 e del 1927 e al *raid* Italia-Brasile. Conquistò anche il primato di durata volando ininterrottamente per 58 ore e 43 minuti, dal 31 maggio al 2 giugno del 1928. In seguito poi per divergenze con lo stato maggiore dell'aeronautica e per altre sfortunate vicende che lo riguardarono, la partecipazione di Ferrarin alle grandi imprese, si ridusse sempre di più. Lavorò come collaudatore presso varie

133 *Veneto ieri,oggi, domani*, Gennaio, 1994.

aziende costruttrici. Fu proprio sperimentando il prototipo di un *SAI Ambrosini*, che trovò la morte Guidonia il 18 luglio 1941, lasciando la moglie e i due bambini ancora piccoli.

Francesco Ferrarin, era cugino di Arturo e portava il nome di un suo fratello maggiore morto giovane. Volò anche lui con lo *SVA* e fece parte dell'*87a Squadriglia «Serenissima»* a San Pelagio. Partecipò al volo su Vienna dovendo però rientrare per difficoltà al motore. L'inconveniente che lo costrinse ad abbandonare l'impresa lo segnò psicologicamente al punto da causargli perfino problemi di salute.

Virginio Appiani, figlio di Graziano, industriale di Treviso, era un giovane sportivo ed esuberante, appassionato di motoristica e volontario a 19 anni nel *Battaglione Aviatori*. Ottenne il brevetto alla scuola di Busto Arsizio nel 1915 e per un anno continuò a prestarvi servizio in qualità di istruttore. Poi chiese di essere mandato al fronte. Verso la fine del 1916, arrivò alla *76a Squadriglia* a Santa Maria la Longa, con Bartolomeo Arrigoni, Luigi Olivi e Mario Stoppani. Diventato ufficiale, a capodanno del 1917, ebbe la sua prima vittoria su Monfalcone. Nel febbraio dell'anno successivo Stoppani se ne andò alla Ansaldo, mentre l'asso Olivi, diventava comandante. Il 17 giugno Appiani era in volo proprio con Olivi che nella missione precedente aveva conquistato la sua sesta vittoria. Per la prima volta il pilota trevigiano era ai comandi di uno *Spad*. Olivi fu abbandonato dal suo motore e non riuscendo a controllare la planata entrò in vite, schiantandosi sotto gli occhi di Appiani e morendo. Virginio passò quindi alla *81a Squadriglia.* Il 31 maggio 1918 lo troviamo a Taliedo come collaudatore. Si esibì anche di fronte al principe Umberto. Nel 1920 finita la guerra, seguendo la sua passione per i motori, gareggiò con il *Motoclub Trevigiano* e vinse il *Giro Motociclistico d'Italia* con una *Indian 750*. Fu il principale sostenitore della costruzione di un aeroporto a Treviso e nel 1926 fondò l'Aeroclub della Marca. Finalmente nel 1935 il campo prese forma. Appiani coinvolse tutti nella sua passione anche la moglie Elena che prese il brevetto di volo. La sera del 20 giugno 1928, Virginio Appiani, mentre era ai comandi del suo aereo personale, il *Caproni Ca100 I-APNI,* si scontrò in volo con Annibale Bozzoli. I due piloti persero entrambi la vita.

Giuseppe Gabbin *(1889-1917).* Nato a Preganziol (TV), quand'era ancora studente di giurisprudenza, prestò servizio come ufficiale dei bersaglieri tra il 1910 e il 1912. Dopo il congedo, venne richiamato allo scoppio del conflitto e assegnato al 45° Battaglione destinato alle valli Giudicarie. Da Brescia il reparto raggiunse il lago d'Idro, puntando sul lago di Garda. Gabbin rimase nei bersaglieri fino a tutta l'estate del 1916. A fine novembre passò al corpo aeronautico come osservatore e, dopo il corso, arrivò alla *25a Squadriglia* di Pozzuolo del Friuli. Il reparto era allora comandato da Mario Stanzani e tra i suoi compagni c'erano Ignazio Lanza di Trabia, Mario Fucini, Ezio Guerra, Giacomo Macchi, Camillo De Carlo, Giuseppe Muraro e Ferruccio Marzari. Più tardi arrivarono anche Umberto Gelmetti, Alessandro Resch e Alfonso Prudenza. Nel marzo del 1917 Gabbin sostituì Stanzani al comando del Reparto. La squadriglia fu più volte premiata ed ebbe frequenti visite di D'Annunzio. Il 22 ottobre, l'aviatore trevigiano fu decorato in una grande

cerimonia al campo di Aiello dal Duca d'Aosta. Era destinato a prendere il comando della *10a Squadriglia Caproni*, ma la sorte avversa glielo impedì. Nel primo pomeriggio del 25 ottobre, partì con quattro *Voisin* per una missione su Tolmino. Il suo velivolo fu colpito dalla caccia austriaca e cadde sul Monte Cukle. I compagni non poterono confermare la fine del loro comandante e Gabbin fu quindi dato per disperso. Solo nel 1919 fu possibile sapere cosiera accaduto. Venne infatti ritrovata trovata la tomba dove Giuseppe Gabbin e il pilota Giuseppe Ciuffelli, erano stati tumulati dagli austriaci. Sopra l'improvvisato sacello era stata collocata una croce in legno con una targa scritta in tedesco, dove si leggeva: «Qui finisce l'odio del mondo. Dormite in pace voi valorosi eroi aviatori. Due aviatori italiani abbattuti in combattimento il 25/X/17».

Ferruccio Capuzzo (1892-1925), anch'egli nativo di Preganziol, come Giuseppe Gabbin. Prestò servizio in artiglieria, ma allo scoppio del conflitto passò come osservatore a Pordenone presso la *10a Squadriglia Farman.* Fu poi sul fronte Isontino tra Santa Maria la Longa e Medeuzza. Nel 1916, in aprile, venne trasferito alla *34a Squadriglia* in Albania dove rimase fino ai primi dell'anno seguente. Dopo essere stato un breve periodo di stanza a Napoli, passò alla *2a Squadriglia Idrovolanti* a Grado, divenendone in ottobre il Comandante. Dopo Caporetto, il reparto, rinominato in *263a Squadriglia*, vu ridispiegato a Venezia e poi a Porto Corsini. Nel luglio del 1918 i velivoli e le strutture della base furono ceduti agli americani. Capuzzo passò prima a Taormina, per tornare poi nel Trevigiano in ottobre al comando della *23a Squadriglia* di Istrana. Dopo la guerra divenne comandante della *31a* a Bolzano fino allo scioglimento del reparto. In seguito rivestì altri ruoli di comando presso reparti diversi, per essere quindi destinato al *Comando Aeronautica* della Cirenaica. Il 23 febbraio del 1925 decollò per una missione e dopo uno scalo a Girabub perse la rotta e atterrò in territorio egiziano. Catturato fu trucidato assieme ai suoi compagni probabilmente da predoni.

Pierluigi Casagrande di Treviso, combatté come bersagliere fino a dicembre del 1916 venendo anche decorato. Poi passò come osservatore in marzo alla *2a Squadriglia Idrovolanti* a Grado. Partecipò anche a missioni con i *Caproni* di Aviano. Dopo Caporetto seguì la sua squadriglia a Porto Corsini dove riamase fino al luglio del 1918 con l'arrivo degli Americani.

Umberto Gelmetti di Bardolino nel veronese fu anch'egli bersagliere. Diventò poi pilota e prestò servizio nella *103a Squadriglia Voisin* passando quindi alla *25a* con Giuseppe Gabbin. E' ricordato per essere stato il primo pilota utilizzato per infiltrare agenti destinati a raccogliere dati oltre le linee avversarie. Fu infatti lui a trasportare col suo *Voisin* Camillo De Carlo e Giovanni Bottecchia nella prima impresa del servizio informazioni della 3a Armata. Gelmetti venne selezionato per la sua grande esperienza con il *Voisin*, velivolo ai comandi del quale era in grado di reggere il confronto anche con uno *Spad*. Col grado di capitano passò nel marzo del 1918 al comando della *80a Squadriglia* a Marcon. Dopo la guerra continuò la carriera fino a diventare generale.

Ferruccio Marzari di Brendola (VI), prestò servizio con Gabbin e Gelmetti alla *25ª Squadriglia Voisin* sino alla fine del 1917. Nel gennaio dell'anno successivo si trasferì alla costituenda *86ª SVA,* basata a Nove di Bassano. La formazione fu invece divisa in sezioni e la III° venne affidata al suo comando. I velivoli furono inizialmente dislocati a Ponte San Pietro nel bergamasco e poi spostati a Isola di Carturo. Terminato il suo compito alla III° *SVA,* Marzari passò a dirigere la I° a Ganfardine nell'agosto del 1918, mantenendo questo incarico fino alla fine del conflitto. La III° Sezione, poi divenuta *57ª Squadriglia*, aveva come simbolo un *gatto nero*, anticipazione di quello che volerà sui nostri cieli dipinto sui velivoli del 51° Stormo di Istrana.

Egidio Pellizzari (1896-1948) era nato a Mossano (VI). Arruolato come soldato semplice, nel 1916 passò all *9ª Squadriglia Caproni*, basata a Verona, con l'incarico di mitragliere. Operò con la sua formazione prevalentemente sulla val d'Adige. Il 4 agosto di quell'anno si mise in luce durante una missione di protezione fra Costa dei Laghi e Sogli Bianchi. Era mitragliare a bordo di un *Caproni Ca3* pilotato da Clerici e Lista, con osservatore Fugalli, Si spezzò il tubo dell'olio del motore di sinistra. Parti del propulsore si stavano e rischiavano di urtare l'elica. Il pericolo era grave ma Pellizzari, con grande prontezza di spirito, si avventurò sull'ala e riparò in modo provvisorio l'inconveniente permettendo al bombardiere di ritornare alla base. Nel maggio del 1917 lasciò i *Caproni* per andare a frequentare il corso di pilotaggio. Lo ritroviamo quindi a Bologna, sui velivoli impegnati nella difesa della città. La squadriglia oltre gli *S.P.2*, dall'aprile del 1918 fu equipaggiata anche con una sezione di *Nieuport 11*. Egidio Pellizzari, ora diventato caporale, entrò a farne parte. In ottobre il suo reparto passò sugli *SVA* e fu sciolto alla fine della guerra il 19 novembre 1918. In seguito il pilota vicentino fu promosso sergente e passò alla *91ª Squadriglia*. Proseguì poi la carriera aeronautica partecipando attivamente anche alla seconda guerra mondiale, nel settore del trasporto. All'inizio di aprile del 1941, pilotò l'ultimo *Siai Marchetti 82* che partì da Addis Abeba volando dalla capitale etiopica fino a Tamet in Libia. Il 9 maggio 1942 scampò ad un incidente. Fu anche comandante della *606ª Squadriglia* equipaggiata con prima i *Siai Marchetti 73* prima e poi con i *Fiat G.12*. Il capitano Egidio Pellizzari sopravvisse alla guerra. Aveva al suo attivo 8000 ore di volo. Dopo la guerra si impiegò presso l'appena costituita compagnia fiorentina *Aerea Teseo.* Morì il 20 febbraio 1948 ai comandi di un *Douglas C-47-DL* (I-REGI). Il velivolo, come tutti quelli che formavano la flotta dell'*Aerea Teseo*, era una riconversione allo standard *Douglas DC-3* di un bimotore da trasporto *Douglas C-47 Dakota/Skytrain* utilizzato dagli americani in Italia durante la guerra e ceduto a prezzo d'occasione. Nell'incidente, oltre a Pellizzari, morirono altri due membri dell'equipaggio e quasi tutti i passeggeri.

Alessandro Zamengo*,* aviatore trevigiano, nell'estate del 1916 era in servizio presso l'*8ª Squadriglia Caproni* alla Comina, in qualità di mitragliere/motorista. Il reparto a quell'epoca era impegnato in continue missioni sull'Isonzo e su Trieste, che continuarono fino al novembre del 1917. Dopo la ritirata di Caporetto, Zamengo seguì la sua formazione a San Pelagio. Passò in seguito nella neonata *181ª Squadriglia* di Ghedi equipaggiata con i giganteschi *Caproni Ca4*, dove rimase fino alla fine del conflitto.

Romolo Sartori detto **«Romeo»** (1897-1933) era nato a Canove di Roana nel vicentino. Entrò a far parte del *Battaglione Aviatori* nel 1916. L'anno dopo lo ritroviamo all'*82a Squadriglia* da caccia dove resterà fino al giugno del '18. Entrerà quindi a far parte dell'*83a Squadriglia* a San Pietro in Gu. In agosto fu coinvolto in un incidente con un *Camel* britannico che aveva scambiato per velivolo nemico. Gli sparò ma per fortuna l'inglese non fu colpito. Abbatte due aerei avversari di cui uno il 22 ottobre sul Verena. Venne quindi decorato con la medaglia d'argento. Romolo Sartori era grande acrobata. Nel 1919 fu a Mirafiori dove, tra maggio e giugno, partecipò alle gare di contorno della mostra di Taliedo, vincendo la corsa intitolata all'aeroporto di Istrana. Si impose anche nella gara di acrobazia. Passò quindi come istruttore alla scuola di volo di Ghedi. Suoi allievi furono Tommaso Dal Molin e Francesco Agello che faranno grandi cose al *Reparto di Alta Velocità* di Desenzano. Diventò sottotenente per merito e fu assunto come collaudatore alla *Macchi*, con il compito di mettere a punto degli idrovolanti destinati a prendere parte alla *Coppa Schneider*. Suo fu il collaudo dell'M39 che vinse la manifestazione a Norfolk nel 1926. Il 3 Agosto 1933 con un idrovolante della *S.A.M*. cadde nel lago di Varese e morì.

Giovanni Gherardini (1896-1976) di Lorenzago nel bellunese, aveva una intelligenza vivace. A 13 anni superò l'esame di ammissione per un posto di impiegato comunale. Volontario a 18 anni, andò a Roma per il corso di pilotaggio. Allo scoppio del conflitto arrivò ad Aviano. Poi passò a Campoformido dove rimase fino alla rotta di Caporetto. Trasferito alla *72a Squadriglia Caccia* seguì il reparto a Castenedolo, e passò poi alla *71a* per fare infine di nuovo ritorno alla *72a* nel febbraio del 1918. Il reparto in giugno era basato a Busiago, nel comune padovano di Vigodarzere. Gherardini partecipò alla battaglia di Vittorio Veneto nella *Massa da Caccia*. Finito il conflitto tornò alla vita civile come impiegato comunale e si spense nel 1976.

Leonida Schiona (1894 –1984) di Orgiano (VI), chiamato alle armi nel 1914 dopo un periodo nell'artiglieria da montagna transitò nel corpo aeronautico. Volò con la 34a squadriglia in Albania dove fu anche abbattuto e si salvò grazie al suo osservatore. Promosso sergente maggiore nel 1917 passò nella caccia prima nella 84° Squadriglia per essere poi trasferito dopo Caporetto a Istrana presso la 78°. Passò poi al campo di San Luca dove rimase fino alla fino alla fine del conflitto. Nel dopoguerra si congedò dedicandosi per il resto della vita all'aviazione civile soprattutto con la Transadriatica di Venezia: divenne il primo pilota «commerciale» italiano. Fondò quindi una società di trasporto aereo a domanda e fu il primo a sorvolare le Alpi per mille volte. Organizzò inoltre una scuola di volo nello Yemen e nel 1947 fu socio fondatore della nuova Transadriatica. Smise di volare nel '59 dopo 44 anni di attività.

I piloti austriaci

Quando si parla delle vicende legate alla storia bellica della Grande Guerra si è in genere portati ad occuparsi della parte italiana identificando negli austroungarici l'altra parte senza mai scendere nei particolari delle loro vicende personali ed umane. Se invece si approfondisce la conoscenza dei soldati avversari si scoprirà una verità lapalissiana. Essi non erano molto dissimili dai nostri. Sfogliando la classifica

degli assi con la croce di ferro vi si rinvengono chiare analogie con quella italiana. Il numero delle vittorie accertate innanzitutto è analogo. Il più importante dei piloti austroungarici, **Godwin Brumowski**, ne mise a segno 35 (contro le 34 di Baracca). Al secondo posto troviamo **Julius Arigi** con 32 vittorie. La sua fama di pilota cominciò nel 1916 sul fronte italiano, dove in poco tempo diventò un asso. Passato alla *Flik 41 J*, proprio alle dipendenze di Brumowski, entrò subito in competizione con lui. Lasciò ben presto il reparto per trasferirsi alla *Flik 55 J* di Pergine sul fronte trentino. Qui, con Josef Kiss e Josef von Mayer, formò un formidabile trio di cacciatori, tutti assi, conosciuto come «*Kaiser staffel*», lo *Squadrone imperiale* volando sui nuovi *Aviatik Berg D-I*. Terminato il conflitto Arigi continuò la sua attività aeronautica nella rinata *Luftwaffe* tedesca. Fu istruttore di volo ed ebbe tra i suoi allievi anche Hans-Joachim Marseille e Walter Nowotny. Ritiratosi infine in Austria morì nel 1981. Il terzo asso in classifica, fu **Benno Fiala** con 28 vittorie di cui 26 ottenute sul fronte italiano. Nel 1916 era alla *Flik 10* come tenente al campo di Aisovizza e pilotava un *Fokker E-I.* In coppia con Heyrowsky abbattè il dirigibile «M4». Dopo la guerra fu ingegnere presso la *Junkers* di Dessau. Dopo Benno Fiala, con 27 vittorie tutte sul fronte italiano, troviamo **Frank Linke-Crawford** il «falco di Feltre», che come insegna portava sulla fusoliera una grande aquila con le ali spiegate. Di padre Galiziano e madre inglese, prestò servizio in cavalleria sul fronte russo. Entrato in aviazione fu destinato al fronte italiano distinguendosi come cacciatore. Si faceva chiamare «testa rossa» con riferimento al colore del casco e amava portare sempre calzoni bianchi. Di stanza a Feltre presso la *Flik 60 J*, cadde nei pressi di Vas il 31 luglio 1918, abbattuto da Carlo Ciampitti e Aldo Astolfi, entrambi in forza all'*81a Squadriglia* basata a Casoni di Mussolente. In base alle testimonianze dell'epoca sembra che l'aereo di Linke-Crawford sia rimasto vittima di un guasto che lo mise nell'impossibilità di difendersi. A quel punto il caporale Aldo Astolfi lo centrò. Per Astolfi fu la sola vittoria dell'intera guerra. Il quinto posto nella classifica degli assi austroungarici è occupato da un personaggio singolare: **Josef Kiss** che ottenne 19 successi. Nato in Ungheria nel 1896, lasciò giovanissimo la scuola per arruolarsi volontario nell'aprile del 1916. Entrò nelle forze armate come soldato semplice ma aspirava a diventare ufficiale. La sua carriera aeronautica ebbe inizio nella ricognizione. Fu con Brumowsky sull'Isonzo, ma viste la sue capacità transitò nella caccia. Raggiunse quindi la *Flik 55* J di Pergine e formò con il comandante Mayer e Arigi il famoso un trio di cui si è detto. Sull'aereo nero aveva disegnata una «K» bianca. Venne abbattuto una prima volta da Silvio Scaroni il 25 gennaio 1918, sulla val d'Assa. Rimase ferito ma sopravvisse e rientrò subito dopo in servizio. Morì in azione il 25 maggio 1918 nei cieli della Valsugana. Aveva raggiunto il grado di sergente maggiore ed ebbe postuma la nomina a sottotenente. Durante i suoi funerali piloti, inglesi, francesi e italiani sorvolarono il corteo, lanciando una corona di fiori. La sua fidanzata di Pergine lo ricorderà sempre rimanendogli fedele fino alla morte. Con 18 vittorie quasi tutte ottenute sul fronte italiano Kiss è seguito da **Franz Graser**. Al pari di Brumoswsky anche Graser non fu mai un *pilota* dell'aviazione asburgica. Era infatti artiglierie e aveva comandato una batteria sul fronte orientale. Transitò

nell'aviazione dopo essere stato ferito e fu assegnato come osservatore alla *Flik 2*. Proprio da osservatore ottenne le sue due prime vittorie. Era un tiratore molto dotato e seppe fare buon uso della mitragliatrice di bordo. Imparò quindi a volare in maniera informale e fu poi trasferito ad unità da caccia. Prima prestò servizio nella Flik *42 J* di Campoformido e poi nella *Flik 61 J* a Motta di Livenza. Volò esclusivamente con gli *Albatros D III*. Il suo simbolo era un gufo che nei balcani significa «annunciatore di morte». Graser aveva un carattere allegro. Fu abbattuto il 17 maggio del 1918 da un gruppo di piloti italiani: Chiri, Magistrini, Nardini e Novelli. Al settimo posto della graduatoria austroungarica con 16 vittorie c'è **Eugen Bonsch**, che fu un specialista nell'abbattere palloni (6 successi). Di carattere tranquillo e riservato, fu abbattuto in fiamme sul territorio italiano ma riuscì a fuggire e tornare al suo campo. Negli ultimi giorni di guerra era in cielo a combattere con i piloti italiani. Dopo il conflitto fece l'albergatore ma ritornò in servizio nella *Luftwaffe* per partecipare alla seconda guerra mondiale. Morì nel 1951. A pari merito con lui si trova **Stefan Fejes**, mentre subito dopo, con 15 successi, c'è **Ernst Strohschneider**. Catturato dai russi riuscì a fuggire. Volontario in aviazione, si distinse soprattutto nei voli di scorta pilotando l'*Hansa Brandemburg D I (KD) «Spinner»*. Ottenne quasi tutte le sue vittorie sul fronte italiano con le *Flik 41 J*, *63 J*, e *61 J*. Nel marzo del 1918 al ritorno da una missione notturna ebbe un incidente in atterraggio e morì. In classifica seguono poi **Adolf Heyrowsky** con 12 vittorie (che in coppia con Benno Fiala abbatté il dirigibile italiano «M4») e **Kurt Gruber** con 11 successi. Gruber fu il principale gregario di Brumowsky nella *Flik 41 J* e con lui condivise le sue vittorie. Fu anche suo pilota quando Godwin era osservatore. Il 4 aprile 1918, dopo uno scontro con 2 caccia italiani, mentre tornava alla base precipitò e morì. A pari merito con Gruber c'è poi **Franz Rudorfer**, che era osservatore alla *Flik19*. Divenne anch'egli pilota senza ricevere un formale addestramento. Volò con l'*Albatros DIII* e durante la battaglia di Vittorio Veneto abbatté un pallone e due *Camels* inglesi. Dopo di lui nella graduatoria degli assi viene **Friedrich Navratil** con 10 vittorie. Di origine croata, dopo un periodo sul fronte serbo, passò in aviazione combattendo su quello isontino con la *Flik 3 J*. Rimase ferito in un incidente di volo e non pilotò più fino all'armistizio. Divenne poi generale dell'aviazione Yugoslava. A quota 10 vittorie troviamo anche **Raoul Stojsavljevic**, seguito da **Gottfried von Banfield**, conosciuto come l'«Aquila di Trieste», asso della marina sugli idrovolanti, che concluse il conflitto con 9 successi all'attivo. 9 vittorie ottennero anche **Otto Jindra**, **Georg Kenzian Edler von Kenzianshausen** e **Ferdinand Udvardy**. Vengono poi con un numero via via minore di successi Karl Kaszala (8), Heinrich Kostrba (8), Alexander Tahy (8), Josef Friedrich (7), Ludwig Hautzmayer (7), Otto Jager (7), Josef von Mayer (7), Johan Risztics (7), Andreas Dombrowsky (6), Johan Frint (6), Alexander Kasza (6), Karl Nikitsch (6), Franz Peter (6), Josef Pürer (6), Roman Schmidt (6), Rudolf Weber (6). Chiudono la classifica altri piloti a quota 5 vittorie: Julius Busa, Friedrich Hefty, Julius Kowalczik, Franz Lahner, Friedrich Lang, Johann Lasi, Bela Macourek, Kurt Nachod, Augustin Novak, Karl Patzelt e Alois Rodlauer.

Gli altri assi italiani

Un rassegna completa dei piloti italiani che ben figurarono durante la prima guerra mondiale richiederebbe molto spazio.[134] Riportiamo qui un elenco breve e parziale di coloro che militarono nelle più famose squadriglie operanti in Veneto.[135]

91a Squadriglia. Le biografie dei principali piloti di quella che fu la «Squadriglia degli Assi», sono già state tracciate. Vi prestarono servizio Francesco Baracca, Ferruccio Ranza, Fulco Ruffo di Calabria, Pier Ruggero Piccio, Mario De Bernardi, Bortolo Costantini e Giuliano Parvis, Arturo Ferrarin ed Egidio Pelizzari. Ma oltre a questi nel reparto furono naturalmente presenti anche altri abili piloti. **Gastone Novelli** (1895-1919). Di famiglia nobile si arruolò in cavalleria. Andava fiero della sua appartenenza a quest'arma di cui sfoggiava sempre i colori su un alto colletto. Arrivò alla *91a Squadriglia* dopo Caporetto. Sopravvissuto alla guerra, morì poco dopo la fine del conflitto. Il 3 luglio 1919, mentre raggiungeva il proprio reparto, dopo uno scalo a Padova, ebbe una piantata al motore e precipitò contro l'argine di un fosso a bordo del campo. **Giovanni Sabelli** (1886-1917), di famiglia benestante, fu un pioniere del volo. Conseguì il brevetto di volo in Inghilterra il 30 gennaio 1912 al *Royal Aero Club* di Brooklands. Partecipò con l'aviazione Bulgara alla guerra contro la Turchia. Tornato in Italia allo scoppio del conflitto, prestò servizio con la *91a* a Istrana a partire dal 9 maggio 1917. Baracca, per i suoi trascorsi, lo aveva soprannominato il *Bulgaro*. L'emblema di Sabelli era una scala dipinta sulla fusoliera. Fu amico di Ferruccio Ranza. Ottenne 5 vittorie. Quattro degli aerei da lui abbattuti erano *Albatross* tedeschi. Venne colpito il 24 ottobre 1917 e cadde in fiamme sulla Bainsizza. **Luigi Olivari** (1891-1917), minuto e sofferente di problemi cardiaci era comunque un ragazzo tenace. Fu in aviazione come soldato semplice e si mise in luce come abile acrobata. Rivendicò la prima vittoria della caccia italiana che però non fu confermata. Era già un «asso» nel settembre del 1916. Anche lui prestò servizio presso la *91a Squadriglia* a Istrana nel 1917. Avrebbe potuto essere uno dei migliori cacciatori italiani del primo conflitto mondiale se non fosse stato ostacolato da altri che cercarono di allontanarlo più volte con il pretesto della sua salute cagionevole. Il 13 ottobre del 1917 perse la vita in fase di decollo per una manovra azzardata. Aveva fino a quel momento ottenuto 8 vittorie. **Cesare Magistrini** (1895-1958) era un giovane esuberante e irrequieto. Fu a Istrana con la *78a* e in poco tempo si confermò asso. Magistrini aveva una vista di 12/10, e ciò rappresentava un problema perché gli aerei avversari gli sembravano molto più vicini. Transitò alla *91a Squadriglia* su richiesta di Baracca. Dopo il conflitto lavorò nell'aviazione civile con la *Transadriatica* a Venezia, con la *SAM* e l'*Ala Littoria*. Non ebbe mai incidenti. Durante il secondo conflitto mondiale volò con i *Servizi Aerei S*peciali[136] e, finita la guerra, con

134 Passare in rassegna le biografie dei piloti italiani che si distensero nel primo conflitto mondiale non è lo scopo di questo volume. Si rimandano pertanto i lettori all'ottima pubblicazione di Roberto Gentili, Antonio Iozzi e Paolo Varriale dal titolo *Gli assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, c2002.

135 Per altri dati si veda anche la **tabella a p. 39**

136 Servizi Aerei Speciali: gli aerei e il personale delle linee aeree, durante il secondo conflitto furono militarizzati

la *LATI* lungo le rotte Atlantiche. Totalizzò 17000 ore di volo sui cieli del mondo. **Guido Nardini** (1881-1928) ottenne il brevetto di volo in Francia nel 1911. Fu poi capo-pilota della *Navigation Aèrienne* di Parigi e primo italiano ad attraversare la Manica ai comandi di un aereo. Quando arrivò alla *91a Squadriglia* dopo Caporetto, usava portare una calza da donna in testa alla maniera Francese. Il 23 agosto 1918 tornando da San Luca in motocicletta, restava ferito in una caduta tra Paese e San Bernardino. Venne ricoverato in un ospedaletto militare forse a Paese. Congedato nel 1919, si esibì in una sorta di circo volante. Rientrò nella *Regia Aeronautica* nel 1923 e rimase in servizio fino al 1928 quando morì a Ciampino in un tragico incidente. Il suo paracadute non si aprì dopo che si era lanciato dall'aereo. Durante la grande guerra aveva ottenuto 6 vittorie.

70a Squadriglia. Fu il primo reparto da caccia della nostra aeronautica. Da esso venne tratto il «materiale umano» col quale fu creata la *91a Squadriglia* prelevandone i migliori piloti, compreso Francesco Baracca. Nonostante il salasso subito, la *70a* seppe produrre ancora diversi grandi aviatori. Il reparto a Istrana era comandato da **Flamino Avet** (1890-1928), nato a Bendejun (Nizza), da nobile famiglia. Avet era amico di Leopoldo Eleuteri fin dal servizio di prima nomina a Verona con la *73a Squadriglia*. Passò poi alla *82a* e alla *70a*. Lasciò il servizio militare nel 1920 dove avere ottenuto 8 vittorie durante il conflitto. Si ritirò nella sua dimora a *Palazzo del Grillo* a Roma e a causa della sua precaria salute. Morì pochi anni dopo, il 21 agosto 1928 a Nizza. **Leopoldo Eleuteri** (1890-1928) era di famiglia borghese. A Cameri durante l'addestramento fu compagno di Donati, Magistrini, Ferrarin, Ancillotto, e Ticconi. Raggiunse il rango di «asso» nell'aprile del 1918. Finito il conflitto con 7 vittorie all'attivo, divenne collaudatore. Nel 1926 durante un finto duello messo in atto per testare l'*Ansaldo Ac2* entrò in collisione con l'*Hanriot* pilotato da Augias. Entrambi i piloti persero la vita. **Alessandro Resch** (1892-1966) fu originariamente arruolato nei bersaglieri e portò sempre due alamari cremisi - simbolo del corpo - come insegna personale sulla fusoliera del suo aereo. Partecipò alla battaglia di aerea di Istrana il 26 dicembre del 1917. Dopo la guerra, come Magistrini, diventò pilota e dirigente nelle linee aeree italiane. Durante il secondo conflitto mondiale fu anch'egli nei *SAS*. Continuò l'attività di pilota civile anche nel secondo dopoguerra. **Aldo Bocchese** (1894-1976) prima del conflitto era un tranquillo impiegato e la sua vita cambiò del tutto quando a gennaio del 1918 si ritrovò a prestare servizio presso la *70a Squadriglia* di San Pietro in Gu comandata da Flaminio Avet. Bocchese ebbe un inizio deludente. Il 25 si perse nella nebbia e atterrò a Ferrara. Il 19 marzo fu colpito da un guasto e cercò di rientrare al campo di Istrana. Non vi riuscì e fu costretto a posare le ruote a Sala di Campagna danneggiando l'aereo contro i filari di viti. Poi riuscì a formare con Eleuteri e Avet un gruppo vittorioso. Chiuse la guerra a quota 6 vittorie. Dopo il conflitto lasciò la vita militare nel 1919 scomparendo nella quotidianità.

per il trasporto di merci e personale da e verso il fronte.

Le squadriglie gemelle: 76a e 81a. La *76a Squadriglia* fu un'unità presso la quale prestarono servizio o transitarono molti assi, primo fra tutti **Silvio Scaroni** (1893-1977). Il pilota bresciano che aveva iniziato la guerra come caporale d'artiglieria ottenne 30 vittorie in otto mesi piazzandosi al secondo posto nella classifica degli assi stilata nel 1919. La sua fama finì coll'essere oscurata da quella di Francesco Baracca. Scaroni era un tipo sportivo dal fisico massiccio. Veniva da una famiglia modesta. Le sue vittorie furono in parte favorite dalla grande competenza dei tecnici che lo assistevano, l'armiere e il motorista, «Toni» e «Bigio». Nel dicembre del 1917 fu anch'egli tra i protagonisti della battaglia di Istrana. Trasferito a Casoni con il reparto, vi rimarrà fino al 12 luglio 1918, quando in un impegnativo combattimento sul Grappa, fu colpito alla schiena. Dopo un atterraggio sul greto del Piave venne ricoverato e rientrò ormai quando il conflitto era finito. Tra le due guerre fece una rapida carriera e nel 1943 era comandante della *1a Squadra Aerea*. Dopo il 1945 si ritirò dal mondo aeronautico nel suo paese a Carzago sul Garda, dedicandosi all'agricoltura. **Flavio Torello Baracchini** (1895-1928), nativo di Villafranca Lunigiana, proveniva da una famiglia benestante. Si arruolò volontario nell'esercito a 19 anni. Dal 3° Reggimento telegrafisti di Mantova passò poi alla la scuola di volo di Venaria Reale, dove ottenne il brevetto nel 1915. Di fisico robusto anche se minuto, era un cacciatore eccellente e tenace nonostante la sfortuna. Pilotò velivoli modello *Hanriot*, *SPAD*, e *Nieuport-Macchi Type 11 «Bébé»*. Approdò alla caccia solo a partire dal marzo 1917, quando fu assegnato alla *76a Squadriglia* basata a Borgnano in provincia di Gorizia. In una manciata di giorni compresi tra il 25 maggio e il 22 giugno sostenne 35 combattimenti, abbattendo 9 aerei. Divenne subito famoso come l'aviatore che aveva attenuto il maggior numero di vittorie nel minor tempo. Per ben due volte il suo nome fu citato nei bollettini del Comando Supremo. Gli fu conferita la medaglia d'oro al valor militare. I giornalisti lo cercavano. L'*Illustrazione Italiana* scrisse di lui queste parole: *«Ogni suo atto, un atto di valore»*. Portava come insegna uno scudo nero. L'8 agosto 1917, al termine del combattimento che gli valse il tredicesimo successo, dopo un atterraggio d'emergenza, scoprì di essere stato gravemente ferito alla mandibola. Fu ricoverato in ospedale a Udine dove ricevette la visita di Vittorio Emanuele III e di Raymond Poincaré, presidente della repubblica francese. Rientrò solo a marzo del 1918. Riprese subito la sua instancabile attività di cacciatore guadagnandosi un'altra medaglia, questa volta d'argento. Il 26 giugno fu però ferito una seconda volta. Venne colpito al ventre dalla pallottola che un fante avversario aveva esploso mentre egli mitragliava la colonna di cui il soldato faceva parte. Morto Baracca il pilota della Lunigiana si era illuso poter esser il numero uno, e per rendere manifesta a tutti la sua intenzione adottò anche una nuova insegna: il poker d'assi. La seconda ferita riportata lo mise però a terra sino al termine del conflitto. Benché lo stesso bollettino del Comandi Supremo il 26 agosto del 1918 gli accreditasse ben 31 vittorie, nel 1919 se le vide ridurre a 21 e dalla seconda posizione nella classifica degli assi, scivolò alla quarta, dietro a Baracca, Scaroni e Piccio. Dopo il congedo fondò una società che produceva razzi da segnalazione e materiali bellici per l'aeronautica. Il 28 luglio 1928, mentre stava provando una miscela esplosiva, si verificò un esplosione che lo ferì gravemente. Morirà il 18 agosto. **Romolo Ticconi** (1893-1919) nacque vicino a Fiuggi da una famiglia contadina. Nel gennaio del 1918 lo troviamo a

Istrana presso la *76ª squadriglia* dopo un passato in fanteria. Scampò ad un incendio a bordo a 4000 m. di quota atterrando vicino a Fonte ai piedi del Grappa. Nell'ottobre successivo fu colpito dalla famigerata *febbre spagnola*. Rimessosi, partecipò all'offensiva finale, ma il 26 agosto 1919, durante un volo su Montecelio, cadde misteriosamente e morì. Durante il conflitto, con il grado di sergente, aveva raggiunto le 6 vittorie. **Alessandro Buzio** (1893-1972)*,* da civile era un Ragioniere. Dopo avere prestato servizio presso le squadriglie *75ª* e *81ª*, giunse infine con Mario Fucini alla *76ª* dopo i fatti di Caporetto. Partecipò anch'egli alla battaglia di Istrana. Dal settembre del 1918 fu a Busto Arsizio come istruttore nella *Scuola di Tiro*. Nel 1940 lo ritroviamo direttore dell'esercizio delle *Aerolinee Italiane*. Rimase nella riserva fino al 1958, quando uscì di scena dal mondo aeronautico. Durante il primo conflitto mondiale aveva conseguito 6 successi. **Giorgio Michetti** (1888-1966)*,* era figlio del famoso artista Francesco Paolo Michetti. Non frequentò nessun tipo di scuola per una scelta quasi anarchica del padre. Nonostante tutto Michetti era una persona colta, anche se di spirito pungente ed irriverente. A metà del 1917 era alla *76ª squadriglia* dopo aver volato sui *Caudron*. A Istrana partecipò alla battaglia di Santo Stefano. Michetti canzonava tutti: Mecozzi per la sua sfortuna, Retinò per la sua chioma, Donati perché talmente piccolo da far sembrare che l'aereo partisse senza nessuno. Arrivò anche a prendersi gioco degli inglesi raccontandogli in francese le qualità delle ragazze locali mentre un divertito pilota britannico rispondeva in un maldestro italiano «molto bone, molto bone». Pagò cara la sua esuberanza e irriverenza. Sul campo di Casoni infatti si distrasse e si scontrò con un *SIA* in atterraggio, sotto gli occhi di tutti. Il suo spirito goliardico ne uscì alquanto affievolito. Restò in servizio in aeronautica anche nel dopoguerra. Entrò in politica nel 1925 e con altri soci fondò l'Istituto LUCE, continuando a volare su aerei da turismo.

Le squadriglie 77ª (ovvero gli «amici di Marcon») e 80ª. «Amici di Marcon» così Francis Lombardi aveva definito i piloti della *77ª squadriglia* nel suo libro del 1979[137]. Tra di essi egli ricordava il comandante del XIII° Gruppo, il capitano **Mario Gordesco**, uomo non autoritario ma risoluto. Gordesco diventava amico dei suoi subalterni aiutandoli a risolvere le loro manchevolezze. Non sopportava gli incapaci di cui si liberava facendoli trasferire. Se ne andò nel marzo del 1918 per organizzare una *scuola caccia* dove impartire l'addestramento necessario ad ovviare alla scarsa preparazione che i piloti dimostravano quando giungevano ai reparti. Nell'aprile del 1918 Gordesco fu sostituito da **Umberto Venanzi** che Lombardi definì «sfortunato e antipatico», non perdé fosse cattivo ma perché troppo impacciato. Poi c'era il «vecio», il tenente **Alberto Marazzini***,* anch'egli comandante della *77ª squadriglia*, che non perdeva mai la calma e che fu sostituito da **Filippo Serafini**. Quest'ultimo proveniva dai bombardieri e si era scontrato anche con Banfield, l'asso austriaco di Trieste. Altro ottimo pilota fu il capitano **Umberto Gelmetti** di cui si è già scritto. Alla *77ª* prestarono servizio molti validi aviatori: Cabruna, Allasia, Lombardi, Leonardi, Sambonet e Ambrosini oltre ad

137 Francis Lombardi, *Gli amici di Marcon. 77 Squadriglia caccia, 1918-1978*, Roma, Associazione arma aeronautica, 1979.

Ancillotto e Keller le cui sintetiche biografie sono già state esposte nelle pagine precedenti. Il carabiniere **Ernesto Cabruna** (1889-1960), divenne famoso per aver sminuito la portata della frase «le preponderanti forze nemiche» che spesso si trova citata nei bollettini di guerra. A Cabruna la consistenza delle file avversarie non fece mai paura. Il 29 marzo 1918 infatti, combatté da solo contro 11 aerei austroungarici. Dieci caccia stavano scortando un bombardiere. Cabruna si gettò contro di loro e attaccò il capo pattuglia abbattendolo. Gli altri si diedero alla fuga. Il 15 giugno poi, si trovò di nuovo a misurarsi con ben 30 velivoli imperiali senza l'aiuto di alcun compagno. Queste imprese da cavaliere solitario gli fecero guadagnare la prima pagina della *Domenica del Corriere* che titolò «1 contro 11». Il 26 settembre del 1918, mentre atterrava a Castenedolo fu vittima di un'avaria. Un tubo dell'olio esplose proiettandogli il lubrificante in faccia. Il velivolo urtò contro il suolo e si capovolse. Il carabiniere ne uscì vivo ma con una commozione cerebrale e la clavicola fratturata. A fine ottobre scappò dall'ospedale ancora con le fasciature addosso per partecipare alla battaglia di Vittorio Veneto. Fu a Fiume con D'Annunzio anche oltre al termine dell'avventura. Dopo un rapporto controverso con la Regia Aeronautica venne congedato nel 1932. Si ritirò a vita privata e morì nel 1960. Le spoglie riposano tra i pochi, nelle arche che circondano D'Annunzio a Gardone. Concluse il conflitto con 8 vittorie all'attivo e la promozione a ufficiale per meriti di guerra. Ottenne anche 2 medaglie d'argento la seconda delle quali poi commutata in oro. **Carlo Lombardi** detto **«Francis»** (1887-1983), fu un «asso» dell'aviazione, un progettista aeronautico, un primatista e un costruttore di aerei e di automobili. Apparteneva a una famiglia benestante e i suoi fratelli furono come lui tutti piloti. Volontario in aviazione, a Caporetto, ottenne la sua prima vittoria raggiugendo un totale di 7 successi nell'arco dell'intero conflitto. Dopo il congedo, nel dopoguerra fu fra i promotori della costruzione dell'aeroporto di Vercelli. Fu quindi protagonista di tre grandi *raid* aerei con velivoli *Fiat AS1* e *AS2* da turismo. Il primo lo condusse in Somalia. Il secondo lo portò a ripetere l'impresa di Ferrarin con un viaggio sino a Tokyo, mentre con il terzo compì il periplo dell'Africa volando in formazione con Franco Mazzotti e Mario Rasini. Furono imprese di grande portata se si considera che vennero affrontate con aerei da 80 cv. Nel 1933 e nel 1934 portò a termine altri voli di grande impegno raggiungendo Addis Abeba, il Brasile e la Somalia. In seguito lavorò per l'*Ala Littoria* e nel 1937 fondò l'*Avia* la sua azienda di costruzioni aeronautiche. Tra i vari modelli che realizzò vi fu l'*L3*, un aereo da turismo che rimise le ali ai piloti italiani nel secondo dopoguerra. Alcuni esemplari volano ancora oggi. La società di Lombardi produsse in seguito carozzerie speciali per vetture. Un'altro costruttore fu **Angelo Ambrosini** che dopo la guerra fondò la SAI a Passignano sul Trasimeno e costruì grandi aerei alcuni dei quali firmati dal progettista friulano Sergio Stefanutti. Costruì anche l'«angelo dei bimbi» un velivolo da turismo equipaggiato con un motore Alfa Romeo a quattro cilindri (potenza 120 cv), che attraversò l'oceano Atlantico per raggiungere l'America del Sud ai comandi di Leonardo Bonzi e Manuer Lualdi che intrapresero la singolare iniziativa per sensibilizzare l'opinione pubblica verso i 15.000 bimbi mutilati e orfani di guerra del sud America. **Alvaro Leonardi** (1895-1955), di famiglia benestante, prestò servizio presso l'*80ª squadriglia* fin dalla sua formazione ad

Arcade. Ottenne le sue vittorie volando con Ancillotto e Lombardi. Congedato, dopo la guerra, divenne istruttore a Cameri per la *Gabardini*. Rientrò in servizio con la nascita della Regia Aeronautica e si occupò prevalentemente di istruzione dirigendo tra l'altro anche l'Accademia Aeonautica di Caserta. Dopo il 1943 aiutò i partigiani nella zona di Cameri che era diventata la sua terra di adozione.

Altre 2 squadriglie gemelle: 78ª e 79ª. Questi due reparti furono molto legati a Istrana ed al Veneto. Si susseguirono infatti nella difesa aeree di Treviso e parteciparono entrambi alla battaglia di Santo Stefano, combattuta sui cieli di Istrana il 26 dicembre 1917. Entrambi furono dislocati a San Luca prima nel XV° e poi nel XXIII° gruppo. Fra i loro piloti di maggior valore troviamo senza dubbio **Mario Fucini** (1891-1977). Da giovanissimo, dopo aver assistito ad alcune prove di volo a San Rossore, con il fratello costruì un «trespolo». Era una specie di *libratore* che gli procurò un'ernia e una bocciatura a scuola. In cambio ottenne solo «un misero saltino di qualche centimetro». Nei giorni di Caporetto fu inviato al fronte assieme a Scaroni e venne aggregato alla *76ª squadriglia* ad Arcade. Partecipò alla battaglia di Istrana e poi passò alla *78ª*. Qui adottò l'insegna del reparto, una guidoncino o fiamma (argento), al posto di un'ala rossa che partiva dal centro della coccarda. Con Brenta e Mecozzi formò un trio di amici che quando potevano volavano insieme. Dal campo di Nove si spostò a quello nuovo di San Luca. Dopo il conflitto, ricoprì vari incarichi amministrativi e operativi, raggiungendo il grado di tenente colonnello. Fu direttore della *Rivista Aeronautica* e comandò il *2° Stormo*. Andò in congedo nel 1937. **Amedeo Mecozzi** (1892-1971), fu un'uomo d'azione ma anche un pensatore. Educato in collegio era di carattere introverso ma tenace. Arrivò alla *76ª squadriglia* nell'ottobre del 1917. Mecozzi era uno studioso e divenne oggetto delle scherzose attenzioni di Michetti. Fucini lo descriveva così: «Sul campo, mentre noi aspettiamo il turno di volo chiacchierando o, comandati per l'allarme, inganniamo la lunghissima attesa di un avversario con l'ozio più vario, lui, già impellicciato, passeggiando in su e in giù davanti al suo apparecchio, legge, studia qualche cosa. L'ho visto parecchie volte, all'allarme, ficcare il libro nella giubba e saltare in carlinga con gli occhi lampeggianti per la febbre di quella vittoria che tante volte gli sfuggiva, seguire con quegli occhi il puntolino sospetto, su in cielo, partire come un bolide, primo fra tutti, ultimo a tornare, deluso ancora una volta, un inceppamento o la fuga dell'avversario, o qualche volta una tremenda lezione presa da cinque o sei cacciatori crociati che gli hanno crivellato l'apparecchio». Con la battaglia di Istrana, nel dicembre del 1917, ebbe la sua prima vittoria. Purtroppo per lui, al suo arrivo sul luogo dell'abbattimento, invece di essere acclamato, venne insultato dai contadini di Volpago che videro bruciato il campo dove era caduto l'aereo avversario. Solo quando passò alla *78*, si liberò della goliardia di Michetti e raggiunse le 5 vittorie. Nel dopoguerra partecipò al raid Roma-Tokio interrompendolo in Siria. Fu a Montecelio nella *Direzione Sperimentale* e propugnò la teoria dell'*aviazione d'assalto* che si contrapponeva a quella del *bombardamento strategico* elaborata nell'anteguerra da Giulio Douhet. Dimostrò l'utilità delle operazioni mirate e di appoggio tattico. Ormai generale negli anni '40, fu presidente della R.U.N.A.[138] L'8 settembre del 1943 era capo uffi-

138 L'*Aeroclub d'Italia* trae origine dalla *Società Aeronautica Italiana* (SAI) del 1904. Il primo aeroclub che si chiamo «d'Italia» nacque a Padova nel 1910. L'anno successivo vedeva la luce l'*Aeroclub d'Italia* (nazionale). Nel 1927 veniva ridenominato *Reale Aero Club d'Italia* (RAeCI) cambiando nome ancora nel 1936 in *Reale Unione*

cio editoria dell'aeronautica e si adopererò per salvare il patrimonio storico dell'arma. Poi si dileguò nella clandestinità. Dopo il 1945, ormai in congedo, continuò collaborando alla pubblicazione della *Rivista Aeronautica.* **Giacomo Brenta** formò con Fucini e Mecozzi l'affiatato trio di cui si è detto. Fucini lo descrive in poche righe così: «Brenta, vecchio compagno a Mirafiori, sempre brontolone, scontento di tutto e soprattutto scontento di sé stesso, che si accusa continuamente, senza mai dar la colpa al destino se qualche cosa gli va male. E' un appassionato di musica e quando è felice canta Schumann». Fu alla *78ª squadriglia* fin dalla sua costituzione a Pordenone nel giugno 1916. Ebbe due vittorie, di cui una il 20 giugno 1918 a Nevesa. **Marziale Cerutti** (1895-1946), era il monello della *79ª*. Di carattere gioviale e determinato e proveniente da una famiglia agiata, in aviazione era destinato al bombardamento. Passò però alla caccia entrando a far parte della *79ª* dove rimarrà per tutta la guerra. A Istrana fratenizzò con altri tre assi della squadriglia, Imolesi, Reali, e Nicelli. Baracca che fu presso il campo trevigiano tra maggio e giugno del 1917, lo definì in una lettera «un'anima perduta, uno scavezzacollo audace». Alla fine di febbraio del 1918 aveva già 10 vittorie. Diventò un mito in seguito dalla stampa come gli altri assi. Lo stress eccessivo a cui si sottoponeva lo fece cadere vittima di un esaurimento nervoso che lo confinò a terra tra settembre e ottobre del 1918, Tornò a volare e con la battaglia finale però conquistò l'ultima vittoria della squadriglia come era stata sua anche la prima. Nel dopoguerra ebbe un'ottima carriera militare. Nel 1941 era capo stato maggiore dei *Servizi Aerei Speciali* (S.A.S.). Infine fu comandante caccia intercettori della 3ª Squadra. Con l'armistizio aderì alla Repubblica Sociale per un breve periodo. Si avvicinò però, subito dopo, alle formazioni partigiane. Dopo il conflitto fu epurato e degradato per la sua iniziale scelta repubblichina. Marziale Cerutti si ritirò senza far valere i suoi diritti e morì in un incidente stradale a bordo della sua moto nel 1946, senza che gli fosse stata resa giustizia. L'aeronautica non fu presente ai suoi funerali e solo tardivamente gli furono restituiti i gradi e caddero le accuse di cui era stato vittima. **Gabriele Gemma** era di Novara. Di semplici origini, non fu un pilota ma era dotato di grande ingegno. Dopo varie esperienze professionali, brevettò una chiusura per carri merci che vendette alla *Westighouse*. Ormai conosciuto come inventore, costruì con il fratello nel 1909 un velivolo chiamato «Aerocurvo» finanziato dall'industriale Parodi e da Don Giuseppe Provasi. I risultati però furono deludenti. L'apparecchio riuscì a staccarsi dal suolo compiendo un «balzo» di qualche decina di metri sollevandosi di pochi centimetri. Il tentativo venne effettuato nella Piazza d'Armi di Novara. In una successiva prova di volo il mezzo andò distrutto. Gemma si dedicò alla passione aeronautica fino allo scoppio della guerra. Arruolato, prestò servizio nella *78ª squadriglia* a Istrana come meccanico. Dopo la guerra si occupò per il resto della sua vita di centrali elettriche e di molte altre piccole invenzioni vivendo fino a 95 anni.[139] **Attilio Imolesi** (1890-1918) nel 1915 era motorista sui Caproni ad Aviano. Arrivò a Istrana alla *79ª* a fine dicembre del '16. Fu aggregato sul fronte Isontino alla *70ª squadriglia*. Mentre scortava due unità navali inglesi finì per scontrarsi senza risultati con l'asso von Banfileld al largo di Trieste. Nel giugno del 1917 tornò in Veneto assegnato alla sezione della *79ª* incarica-

Nazionale Aeronautica (RUNA), per tornare infine alla denominazione attuale nel 1947.

139 G.Evangelisti, *Gente dell'Aria*, Firenze Olimpia 1992-2000

ta della difesa di Padova. Poi ritornò a Istrana fino al trasferimento a Nove. Fu proprio nel campo bassanese che il 10 marzo del 1918 rimase vittima di un incidente a bassa quota che pose fine alla sua vita. **Cosimo Renella** (1890-1937) naque in una famiglia benestante di emigranti in Equador. Sportivo e di carattere gioviale, volontario nell'esercito equadoregno, partecipò al conflitto con il Perù del 1909. Con un club sportivo nel 1912 si adoperò per la promozione del volo in Equador. Brevettato in Francia, portò nel suo paese alcuni aerei tra cui un *Chiribiri* italiano. Combattè anche in Messico. Con lo scoppio della guerra in Europa fu richiamato in Italia. Nell'agosto del 1917 era alla *78ª squadriglia* con la quale rimase fino alla fine. Nel dopoguerra, «Cosme» come si faceva chiamare alla spagnola, tornato in Equador con un *Hanriot* e un *Caudron* provenienti dai *surplus* di mezzi militari resisi disponibili a fine conflitto, operò per formare le aviazioni militari dell'Equador e del Venezuela. Fu direttore dell'aviazione civile, insegnante e istruttore di volo, per poi sparire nell'ombra della quotidianità. Nelle squadriglie *78ª* e *79ª* prestarono servizio anche **Giovanni Nicelli** e il trio formato da **Antonio Chiri**, **Guglielmo Fornagiari** e **Antonio Reali**, dei quali al capitolo quinto sono state riportate le biografie.

I marinai con le ali

Nella lista degli assi del 1919 compilata dal generale Bongiovanni sono presenti tre piloti della Marina. Tutti prestarono servizio a Venezia presso la «stazione Miraglia». **Umberto Calvello** (1897-1919) si arruolò volontario e fu inviato a Venezia alla *251ª Squadriglia.* Fu osservatore e poi, dopo Caporetto, divenne pilota. Nell'aprile del 1918 ebbe la sua prima vittoria. Il successivo 5 maggio ottenne un secondo successo in formazione con altri tre idrovolanti, scontrandosi con tre *Ago* (A91, A78 e A82). I primi due velivoli avversari furono abbattuti mentre il terzo, che era pilotato da Banfield, ammarò sottocosta. Finito il conflitto rivendicò solo tre vittorie e invece gliene furono assegnate 5. Come insegna aveva il «Fortunello» dei fumetti, a lui però la sorte voltò le spalle nel 1919 e mentre collaudava un *SIAI S9* perse la vita. Il secondo «asso» della Marina fu **Federico Martinengo** (1897-1943) che partecipò alla guerra di Libia. Dopo essere stato a bordo di varie unità navali, nel settembre del 1916 era pilota di idrovolanti. Venne allora trasferito a Venezia e, come il suo antenato Nestore Martinengo vissuto nel 1500, fu a servizio della Serenissima proteggendola dall'alto. Poco dopo venne spostato a Grado sull'isola di Gorgo, per comandare la *1ª Squadriglia*. Nel 1917, in agosto, ritornò a Venezia dopo aver ceduto il comando della formazione - che nel frattempo era stata rinominata in *253ª* - al tenenete di vascello Aldo Pellegrini[140]. A giugno Martinengo fu inviato alla scuola di Bolsena e per lui il conflitto finì. Con il grado di tenente di vascello aveva ottenuto 5 vittorie. Gli vennero assegnate due medaglie d'argento e la croce di guerra al valor militare. Dopo la guerra, con la nascita della Regia Aeronautica a differenza di molti compagni rimase in Marina. Nell'ottobre del 1940 assunse la carica di Capo di Stato Maggiore del Dipartimento M.M. di Taranto, che mantenne fino alla promozione a

140 Aldo Pellegrini comanderà poi la *258ª Squadriglia*. imbarcata sulla Nave Europa.

Contrammiraglio. Il 10 aprile 1943 assunse il Comando Superiore dei Mezzi Antisommergibili a La Spezia, dove si trovava l'8 settembre 1943, all'atto dell'armistizio. All'approssimarsi dei tedeschi oppose resistenza scendendo in mare con due vedette. Le imbarcazioni furono però duramente colpite e Martinengo morì. Il terzo fu **Orazio Pierozzi** (1889-1919). Ufficiale di Marina, nel giugno del 1916 entrò a far parte delle forze aeree. Fu assegnato alla difesa di Brindisi, dove rimase fino al marzo del 1918. quando con già una vittoria giunse alla *261ª Squadriglia* di Venezia e dove divenne un «asso». Concluso il conflitto con 7 successi all'attivo, fino al 1919 fu comandante della base di Trieste. Il 17 marzo all'ammaraggio nel bacino della città Giuliana, in compagnia dell'amico Ajmone di Savoia, già comandante della *251ª* a Venezia, restò vittima di un incidente. L'aereo cappottò e mentre il duca non si fece nulla, Orazio Pierozzi sbattè violentemente e morì il giorno dopo. Gli venne conferita la medaglia d'oro al valore della Marina. Un altro marinaio, che è doveroso citare perché ha avuto una parte importante nella attività della aviazione di marina fu **Eugenio Casagrande** (1892-1977). Casagrande nacque a Roma e allo scoppio del conflitto, con il grado di guardiamarina, passò nell'aviazione navale. Fu pilota di idrovolanti e comandante di dirigibili. Dopo la guerra fu nominato Conte di Villaviera, in ricordo delle località tra le paludi caorline, dove ammarò di notte per le 16 missioni che svolse in appoggio ai nostri agenti informatori infiltrati oltre le linee avversarie. Fu a Fiume con D'Annunzio e nel 1923 passò nella nuova Arma Aeronautica, raggiungendo il massimo grado. Fu attivo anche in politica. Mori a Venezia il 1° dicembre 1977. Non si può infine parlare di idroaviazione se non si ricorda il più illustre dei piloti di marina austriaci. **Gottfried Von Banfield** (1890-1986), «l'Aquila di Trieste», era nato a Cattaro. Di origine irlandese, ebbe una educazione militare come il padre, il nonno e i tre fratelli più grandi, entrando alla scuola militare all'età di 14 anni. Nel 1913 era pilota a Wiener Neustadt, seguendo le orme del primo e del secondo fratello. Poco dopo ebbe un incidente che gli rovinò per sempre una gamba. Allo scoppio del conflitto con la Serbia fu inviato a Cattaro e poi trasferito a Trieste dove raggiunse il massimo grado diventando nel 1918 comandante dell'idroaviazione dell'Adriatico. Ottenne nove vittorie confermate e altre 11 o addirittura 15 non confermate. fin dai primi mesi di guerra aveva capito che era necessario mimetizzarsi, pitturando l'aereo di azzurro cielo. Il 17 Agosto 1917 fu insignito dell'Ordine Militare di Maria Teresa e del titolo ereditario di Barone. Banfield fu l'ultima persona a ottenere questa decorazione. Per qualche decennio fu quindi l'ultimo Cavaliere vivente dell'Ordine. Dopo il conflitto visse per un periodo nelle isole britanniche, terra dei suoi avi, ma poi assunse la cittadinanza italiana e fece ritorno a Trieste. Lavorò presso varie aziende in tutta Europa, per poi alla fine collaborare con il suocero nel recupero di navi. In questa attività diventerà un vero esperto. Non si occuperà più di volo nè di cose militari, partecipando soltanto a qualche rievocazione.

CARATTERISTICHE DEI PRINCIPALI AEREI USATI NEL VENETO

		Nieuport NI 10	Nieuport Ni 11	Nieuport Ni 17	Nieuport Ni 27	Hanriot HD 1	SPAD VII	SPAD XIII	SVA 5	FBA H	Macchi L 3 M 3	Macchi M 5	Caproni Ca 3	Caproni Ca 5	Caproni Ca 4 (42)	S.P.2	S.P.3	Caudron G 3	Caudron G 4	Voisin
Motore		Gnome-Rhone					Hispano Suiza		SPA	Isotta Fraschini				Fiat A 12	I.F.	Fiat A12		Anzani	Gnome Rhone	I.F.
Potenza	hp	80	80	110	120	120	180	235	220	180	160	250	3x150	3x300	3x300	250	250	100	2x80	180
Peso vuoto	Kg.	431	350	390	365	410	510	570	700	925	900	755	2312	3300	4000	1238	1048	420	500	800
Peso max.	Kg.	621	500	580	580	605	705	825	948	1400	1350	1081	3312	5300	7500	1688	1498	710	1320	1200
Ap. Alare	m.	8	7,46	8,20	8,20	8,68	7,80	8,20	9,45	14,55	15,95	9,7	22,2	23,4	29,9	16,70	14,70	13,4	16,88	14,74
Superficie	mq.	18	13	15	15	17,5	18,04	20,20	26,9	42	45	26	98	150	200	68	60	27	36,8	54
Lunghezza	m.	6,88	5,57	5,95	5,98	5,85	6,13	6,25	8,10	10,2	9,97	8	10,9	16,62	15,1	10,95	10,95	6,4	7,3	9,5
Altezza	m.	2,9	2,45	2,40	2,40	2,52	2,33	2,60	2,94	3,38	3,33	2,85	3,7	4,4	6,3	3,55	3,55	2,5	2,6	2,95
Vel. Max.	Kmh.	142	155	175	186	185	196	224	230	140	145	205	135	152	140	135	145	108	130	120
Tangenza	m.	3000	4800	5300	5550	6700	5300	6650	6700	4900	6000	5990	4100	4500	4000	5000	5000	4000	4000	
Autonomia	h.	2,20'	2.30'	2	1.30'	2.30'	2.15'	2	6	5,30'	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3.30'
Armi o Carico	Kg.	1 m	1 m	1 m	1 m	1 m	1 m	2 m	2 m	1 m	1 m	2 m	450	540	1450	1 m	1 m	1 m	1 m	1 m

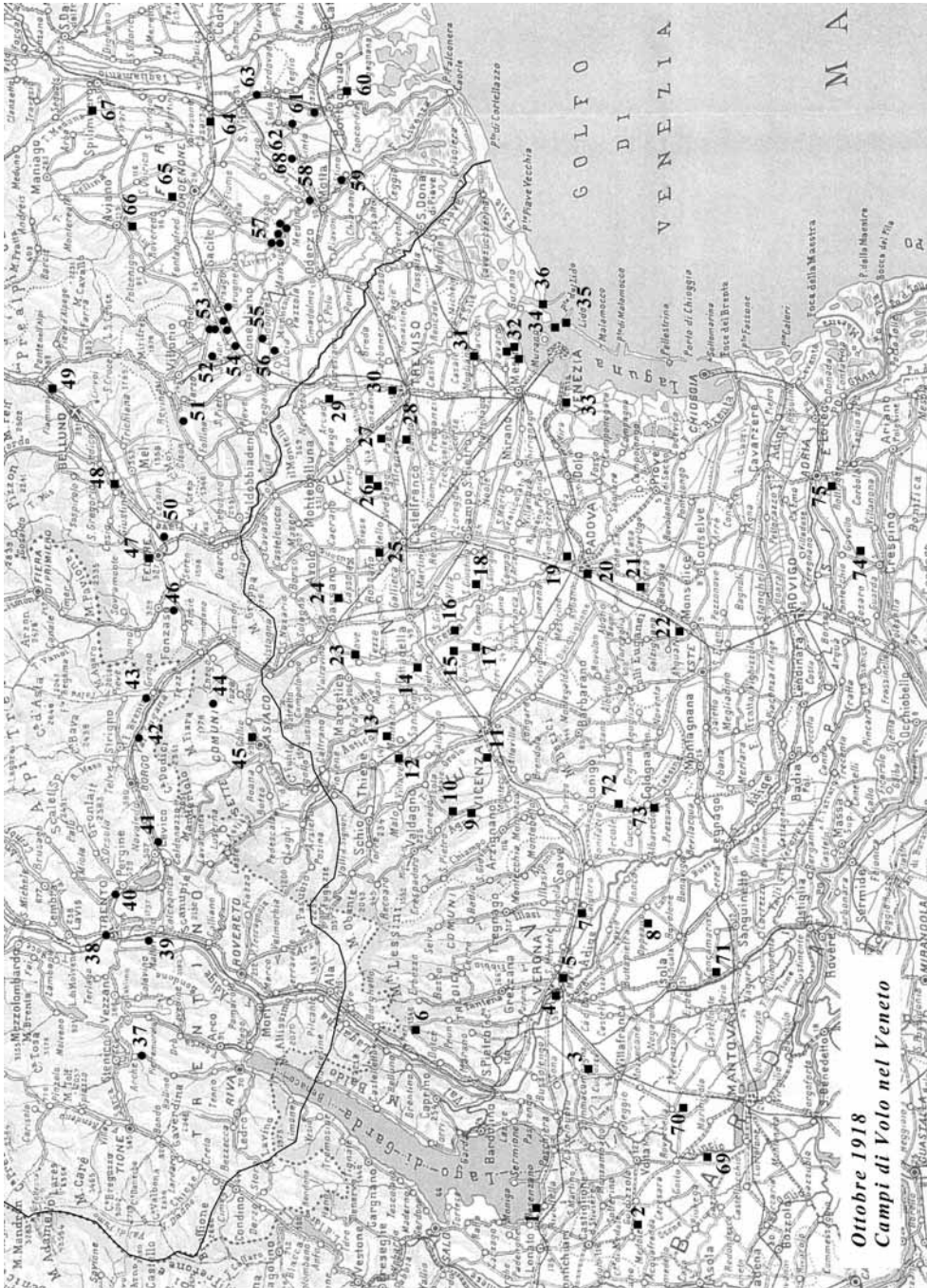
		Pomilio PD	Pomilio PE	SIA 7b	SAML S 2	SAML S 1	Lohner Tipo L	Aviatik C III	Hansa Br. C I	Hansa Br. D I (KD)	D.F.W. C V	Albatros D III	Albatros D V	Aviatik Berg D I	Gotha G IV	A.E.G. G IV	Handley Page 0/400	Sopwith Camel	R.A.F. Re 8	Bristol F 2b
Motore		Fiat A12	Fiat A12 bis			Fiat A12	Hiero	Merce des	Austro Daimler		Benz	Mercedes		Austro Daimler	Hiero	Merce des	R.R. Eagle	Clerget 9B	R.A.F. 4a	R.R. Falcon
Potenza	hp	250	300	300	300	160	160	160	200	160	220	160	200	185	2x230	2x260	2x360	130	150	275
Peso vuoto	Kg.	1177	1135	1200	1020	1000	1150	980	800	670	970	660	620	609	2410	2390	3850	403	820	900
Peso max.	Kg.	1577	1535	1710	1420	1420	1750	1340	1310	920	1430	885	852	824	3650	3630	6350	645	1220	1292
Ap. Alare	m.	11,64	11,28	13,32	12,20	13,8	16,2	11,8	12,25	8,50	13,27	9,0	9,05	8,00	23,7	18,34	30,48	8,53	12,98	11,97
Superficie	mq.	46	44	48	39	45	53	35			42,5	20	21,20		89,5		153	21,46		37,68
Lunghezza	m.	8,94	8,95	9,07	8,50	8,50	10,4	8	8,45	6,35	7,88	7,3	7,33	6,88	12,2	9,85	19,15	5,72	8,48	7,87
Altezza	m.	3,35	3,35	2,90	2,98	2,95		2,95	3,33		3,25	2,9	2,70		3,9	3,89	6,71	2,59	3,45	2,97
Vel. Max.	Kmh.	185	195	185	165	151	105	160	155	187	165	185	165	185	135	166	157	185	163	196
Tangenza	m.	5000	5000	5000	5000	4000	5000	4500	5800	5000	5000	4900	5700	6200	5000	4000	2590	5700	4100	6100
Autonomia	h.	3-4	3-5	4	3.30'	3.30'	4	3	3	2.30'	3,5	2	2	2.30'	4	4	8	2.30'	4.15'	3
Armi o Carico	Kg.	2 m	2 m	2 m	2 m	1 m	1 m	1 m	2 m	1 m	2 m	2 m	2 m	2 m	300	360	710	2 m	2 m	2 m

Gli itinerari

Quanto rimane dell'aviazione della Grande Guerra nel Veneto? Nel testo sono riportate informazioni e dati utili a riscoprire i luoghi che ancora ospitano le ultime testimonianze di questo entusiasmante passato. Vengono consigliate le visite ai seguenti musei o raccolte nelle cui collezioni sono presenti reperti e notizie sul tema:

- *Museo dell'Aria* - Castello di S.Pelagio, Via S.pelagio 34, Due Carrare (PD). Tel 049 9125008.
- *Mostra Storica dell'Aviazione* - Aeroporto Militare «Dal Molin» di Vicenza. Via S. Antonino 59. Curatore: Giuseppe Versolato. Tel. 0444 927711 (*Visita su prenotazione. Centralino aeroporto*).
- *Museo del Piave* - Piazza Caorera 18 - 32030 Caorera di Vas (Belluno) Tel. e Fax 0439.789009 - Tel. 0439.787060 - Tel. e Fax 0439.788014
- *Museo Ancillotto* - 3°RMV - Aeroporto Militare «San Giusppe» di Treviso. Via Canizzano 22. Tel. 0422 336539 (*Visita su Prenotazione*). E' in mostra materiale d'archivio e personale appartenuto a Giannino Ancillotto.
- *Jonathan Collection* - Raccolta Velivoli Storici Giancarlo Zanardo – Aviosuperficie «Francesco Baracca». Via Fra' Giocondo, Nervesa della Battaglia (TV). Cell. 3403998101 (*Visita su Prenotazione*).
- *Museo della Battaglia di Vittorio Veneto* – Piazza Giovanni Paolo I, Vittorio Veneto. (TV) - Tel. 0438 57695.
- *Museo Storico Navale* – Venezia, Castello 2148, presso l'Arsenale. Tel. 041 5200276. Sono in mostra resti di aerei austroungarici.
- *Museo dell'Aeronautica «Gianni Caproni»* – Aeroporto Matterello, Via Lidorno 3, 38100 (TN). Tel 0461 944888 - Fax 0461-944 900
- *Sacello Baracca* - Nervesa della Battaglia, a circa 1 km dal *Sacrario Militare* che sorge sul Montello. Il monumento è stato costruito nel luogo in cadde il velivolo dell'asso di Lugo di Romagna.

Pochi altri reperti o foto esistono nei vari musei storici di guerra del Veneto. Inoltre è doverosa una visita ai cimiteri inglesi di Giavera del Montello e Tezze in provincia di Treviso e di Montecchio Precalcino in provincia di Vicenza dove riposano i caduti della RFC/RAF.

Ottobre 1918
Campi di Volo nel Veneto

Campi di volo nel Veneto e confinanti. Ottobre 1918

(1) Desenzano (Idroscalo)
(2) Medole (BS)
(3) Ganfardine
(4) Boscomantico (Dirigibili)
(5) Tombette
(6) S.Anna di Alfaedo (1915)
(7) Caldiero
(8) Ca' degli Oppi
(9) Trissino
(10) Castelgomberto
(11) Sovizzo
(12) Villaverla
(13) Sarcedo
(14) S.Piero in Gu /Poianella /Casa Piazza
(15) Gazzo Padovano
(16) Isola di Carturo (ora Is. Mantegna)
(17) Grossa di Gazzo.
(18) Busiago
(19) Altichiero
(20) Padova
(21) S.Pelagio
(22) Arquà
(23) Nove di Bassano
(24) Casoni di Mussolente
(25) Castel di Godego
(26) Istrana /Trevignano, Fossalunga
(27) S. Luca
(28) Quinto di Treviso
(29) Arcade (1916-17)
(30) Limbraga
(31) Marcon
(32) Campalto (Dirigibili), Bazzera, Ca' Tessera
(33) Malcontenta
(34) S.Andrea (Idroscalo)
(35) S.Nicolo' /Lido
(36) Punta Sabbioni
(37) Campomaggiore /Stenico
(38) Gardolo
(39) Romagnano
(40) Ciriè /Pergine
(41) Levico
(42) Ospedaletto
(43) Grigno
(44) Malga Marcesina
(45) Asiago (1915-16)
(46) Fonzaso /Arsiè
(47) Feltre
(48) S. Giustina
(49) S.Pietro in Campo /Belluno
(50) Villapaiera
(51) Tovena
(52) S.Giacomo di Veglia /ColleUmberto
(53) S. Fior, Godega, Pianzano, Belcorvo
(54) S.Vendemiano /Visnadello
(55) Case S.Felice /Vazzola
(56) Casa Campagnola / Mareno
(57) Rivarotta /S.Martino /Tremeque, Portobuffolè, Ghirano, Fossabiuba /Navole, Mansuè.
(58) Motta di Livenza
(59) Stradatta /Corbolone
(60) Toreselle
(61) Giai
(62) Cinto Caomaggiore
(63) Gleris /Ramuscello
(64) Casarsa (Dirigibili)
(65) Comina /Pordenone
(66) Aviano
(67) Istrago /Spilimbergo (Dirigibili)
(68) Pramaggiore
(69) Goito
(70) Roverbella
(71) Calcinaro
(72) Bagnolo
(73) Sabbion /Cologna
(74) Crespino
(75) Santissima /Adria

RIFERIMENTI BIBLIOGAFICI

(1) Paolo Varriale, *Francesco Baracca 1918-2008*, Edizioni Rivista Aeronautica, 2008
(2) Giuseppe Boffito, *Il volo in Italia. storia documentata e aneddotica dell'aeronautica e dell'aviazione in Italia,* Firenze, Barbera 1921.
(3) Giorgio Garatti, *Sport e Giochi nella marca Trevigiana*, Treviso, Editrice Trevigiana, 1966
(4) *L'Ala d'Italia*, Dicembre 1940.
(5) Luigi Luppi, *Padova nella storia del volo. Dalle origini alla fine della prima guerra mondiale*, Padova, Signum, 1984.
(6) Angelo Lodi, *Storia delle origini dell'aeronautica militare, 1884-1915 : aerostieri, dirigibilisti, aviatori dell'Esercito e della Marina nel periodo pionieristico*, Roma, Bizzarri 1976.
(7) Mario Cobianchi, *Pionieri dell'Aviazione in Italia*, Roma, Editoriale aeronautico 1943.
(8) Mario Cataldo, *Storia dell'industria italiana. Dalle origini ai giorni nostri*, Roma, Newton & Compton 1996 pag. 23
(9) AAVV, *Fronte dolomitico 1915/17. Carta con guida storica*, Trento, Kompass 1996 pag 5-9
(10) Roberto Mandel, *Storia illustrata della Grande guerra (1914-18)*, Milano, Gorlini, 1932.
(11) Corpo di Commissariato Aeronautico, *Istruzione sulla conservazione e manutenzione dei materiali vari di aviazione,* 1924
(12) *Guerra Segreta*, conversazione tenuta dal Col. Luciano Salerno il 23 aprile 2001 ai Soci dell'«Associazione Spezzina Amici della Storia», presso il Circolo Castel San Giorgio di La Spezia «Centro di Studi Storico-Militari – Gino Bernardini»
(13) *Diario d'Italia : 1815-1994 : dal Congresso di Vienna alla 2. Repubblica : due secoli di storia giorno per giorno*, Novara, De Agostini, 1994.
(14) *Cronologia universale. Le grandi date della storia, delle arti, della scienza, della tecnica, dalla preistoria a oggi*, Milano, Biblioteca universale Rizzoli, 1987
(15) *Ali Italiane*, Milano, Rizzoli, 1978
(16) Paolo Ferrari (a cura di) *La grande guerra aerea, 1915-1918 : battaglie, industrie, bombardamenti, assi, aeroporti*, Valdagno, G. Rossato, 1994
(17) Luigi Contini, *L'Aviazione Italiana in Guerra*, Milano, Omero, 1934
(18) Roberto Gentilli, Paolo Varriale, *I reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra,* Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1999.
(19) Roberto Gentilli, Paolo Varriale, *Gli assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra,* Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 2002.
(20) Riccardo Cavigioli, *L'aviazione austro-ungarica sulla fronte italiana. 1915-1918*, Milano, Castiglioni e Archenti, 1934.
(21) Marco Rech (a cura di), *Aquile e leoni : vicende ed immagini delle aviazioni belligeranti nelle Dolomiti e sul Grappa durante il primo conflitto mondiale,* Seren del Grappa : Tipolitografia DBS, 1995. Atti del Convegno.
(22) Francesco Ballista, *Ali sulla Marca: un secolo di volo su Treviso*, Treviso, L'immagine, 2001.
(23) Felice Porro, *La guerra nell'aria*, Milano, Corbaccio, 1935
(24) *Rivista Aeronautica*, numero speciale, marzo 1959
(25) Gastone Camurati, *Aerei Italiani 1914-1918*, in: *Rivista Aeronautica*, Roma, 4/ 1974
(26) Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, *Guida pratica agli aeroplani di tutto il mondo*, Milano, Mondadori, 1978-1982, Vol. 1: *Dalle origini alla Prima guerra mondiale*
(27) Giorgio Bignozzi, Baldassare Catalanotto, *Storia degli aerei d'Italia*, Roma, Editrice Cielo, 1962
(28) *Mach 1. Enciclopedia dell'aviazione*, Novara, Edipem, 1978.
(29) *Rivista Aeronautica*, 8/1966 - 9/1966
(30) Basilio Di Martino, *Ali sulle trincee. Ricognizione tattica ed osservazione aerea*

nell'aviazione italiana durante la Grande Guerra, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1999.
(31) Dino Vecchiato, Giampietro Zanon, *Qui finisce l'odio del mondo : la grande guerra nelle memorie e nelle immagini del capitano Giuseppe Gabbin*, Milano, Mursia, 2005.
(32) Paolo Waldis, Giorgio Apostolo, Bruno Delisi, *Il ritorno del Nicelli. Novant'anni di storia dell'aeroporto del lido di venezia*, Milano, Giorgio Apostolo Editore, 2007.
(33) Aeritalia, *Aeronavali, 40 anni di una industria*, Roma, Stile Regina, 1988.
(34) Nicola Malizia, *Il 23. Gruppo caccia. Cronistoria del reparto: dalle origini ad oggi*, Roma, Bizzarri, 1974.
(35) Innocente Azzalini e Giorgio Visentin (a cura di), *Diari dell'invasione: Godega, Bibano, Pianzano : 1917-1918*, Godega Sant'Urbano, Grafiche De Bastiani, 2002.
(36) Francesco Maria Ragnisco, G. Angelini, A. Trotta, *Lo stemma dell'aeronautica militare. Cenni storici e cronistoria dei distintivi delle squadriglie raffigurate*, Roma, Bizzarri, 1973.
(37) Roberto Gentilli, *L'aviazione da caccia italiana, 1918-1939*, Firenze, Aeronautica italiana, 1977.
(38) www. http.turismo-provincia-venezia.it
(39) E. Rebora, *Appunti sul contributo lombardo alla storia dell'Aviazione Italiana*, in: *Rivista Aeronautica,* 1970
(40) Tullio Marcon, *Primi Distinivi della Aviazione Militare,* in: *JP4,* 09/73; Roberto Gentilli, *Gli Americani e il Caproni* in: *JP4,* 01/76; Roberto Gentilli, *FBA Fate bene attenzione*, in: *JP4* 02/85; Roberto Gentilli, *La squadriglia dal cuore rosso* in: *JP4* 11/85; Roberto Gentilli, *Ali più ali,* in: *JP4* 01/86; Roberto Gentilli, *Il volo su Vienna,* in: *JP4* 05/86; Roberto Gentilli, *L'anno tragico degli aviatori 1919* in: *JP4* 11/88.
(41) Luigi Straulino, *Storia di un campo che doveva diventare una grande base*, in: *Corriere Militare,* 31 Gennaio 1966.
(42) Aarmando Armani, *Ex alto ad Signum*, Roma, Tipografia di Stato, 1925.
(43) *Ali Nuove*, 1/1960.
(44) Mariano Ranisi, *L'aeroporto italiano: dalle origini al secondo conflitto mondiale*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, 1998.
(45) Maria Vittoria Falorsi de Bernardi, *Mario De Bernardi*, Roma, Bizzarri, 1976.
(46) Giorgio Evangelisti, *Cento aeroplani e un grande cuore,* Milano, Artioli, 1969. (47) Francis Lombardi. *Gli amici di Marcon: 77. squadriglia caccia, 1918-1978*,
Venezia, Associazione arma aeronautica, 1979
(48) *L'esercito italiano nella grande guerra, (1915-18),* Roma, Ist. poligr. dello stato, Libreria, 1939-40
(49) Giuseppe De Florentiis, *Tecnologia delle armi da fuoco portatili: caccia, tiro, difesa, esplosivi, munizioni*, Milano, U. Hoepli, 1987
(50) *Historia*, n. 344
(51) Marino Perissinotto, *Giannino Ancillotto un eroe sandonatese*, San Donà di Piave, Museo della Bonifica, 1995.
(52) Daniele Lembo, *Silvio Scaroni, storia del secondo della classe,* in: *Aerei*, fascicolo *Cockpit*. 10-11/2001.
(53) Mario Fucini, *Voli sul nemico*, Firenze, Bemporad, 1932.
(54) Silvio Scaroni, *Battaglie nel cielo*, Milano, Mondadori, 1934.
(55) Maurizio Longoni, *Nieuport Macchi 11 & [e] 17...,* Milano, Intergest, 1976.
(56) *Ali Tricolori* in: *Aerei*, Maggio 1992.
(57) Angelo Fossà, *Duelli aerei: le 34 vittorie aeree di Francesco Baracca*. - Gambellara, Tabor, 1988.

(58) Luigi Contini, *Francesco Baracca, l'Asso Italiano*, Milano, Omero, 1933.
(59) Atlantico Ferrari, *L'Asso di cuori. Guido Keller*, Roma, Cremonese, 1933.
(60) Mario Verdin, *Relazioni segrete,* in: *Eserciti nella Storia,* n. 24; Nico Sgarlato, *Operazione Zurigo*, in: in: *Eserciti nella Storia,* n. 28.
(61) Giorgio Evangelisti, *Gente dell'Aria*, Firenze, Olimpia, 1992-2000.
(62) Aaturo Ferrarin, *Voli per il Mondo*, Milano, Mondadori, 1929.
(63) www.aeronautica.difesa.it
(64) www.theaerodrome.com
(65) Mario Altarui, *Treviso combattente. La Marca trevigiana nella guerra 1915-18 / Mario Altarui*, Treviso : Cassa di risparmio della Marca trivigiana, 1978
(66) Luigi Belvini, *Pezzan d'Istrana: una comunita in cammino di fede e di umana convivenza,* Roncade, Grafiche Dipro, 1998.
(67) Oreste Battistella, *Montello: La Battaglia*, Treviso Longo & Zoppelli 1924.
(68) AA.VV., *Veneto 1915-1918, La guerra in casa*, allegato a: *La Tribuna di Treviso*, 1988
(69) *Giorgio Evangelisti, Macchine bizzarre nella storia dell'Aviazione*, Firenze, Olimpia 1980.
(70) Vittorio Galliazzo, *Una comunita sul fiume : Quinto sul Sile e Santa Cristina del Tiveron,* Preganziol, Cassa rurale ed artigiana di Preganziol e S. Cristina di Quinto, 1992.
(71) Federigo Valli, Antonino Foschini, *Il volo in Italia : presentimento, scienza e pratica nel pensiero, nell'arte, nella letteratura e nelle cronache dagli antichi tempi ai giorni nostri,* Roma, EditriceAeronautica, 1939.
(73) Vinicio Donà, *Caorle: racconti, illustrazioni e testimonianze di coloro che fecero la storia: periodo storico della 1 Guerra mondiale: la pesca a Caorle tra le due Guerre*, Caorle, Publicaorle, 2002.
(74) Giuseppe Magrin, *I palloni della guerra. Storia ed evoluzione dei mezzi di volo dalla grande guerra al 1930,* Udine, Gaspari, 1999.
(75) Basilio Di Martino, *Guerra aerea. Vicende ed immagini dell'aviazione italiana sugli altopiani veneto-trentini,* Novale, Rossato, 1999.
(76) Giuseppe Dicorato, Gianfranco Rotondi, *Storia dell'aviazione*, Novara, Istituto geografico De Agostini, 1978.
(77) Renato Rocchi, *1: Dalle origini al 1939,* fa parte di: *La meravigliosa avventura. Storia del volo acrobatico,* Roma : Bizzarri, 1976.
(78) Mauro Antonellini. *Salvat ubi lucet: la base idrovolanti di Porto Corsini e i suoi uomini : 1915-191*, Faenza, Casanova, 2008.
(79) Pierò Sorè, *L'aviazione del Nord-Est. Storia dei campi di volo del Friuli Venezia Giulia 1910-2007*, Milano, Apostolo, 2007.
(80) Luciano Viazzi, Emiddio Valente, *I cavalieri del cielo: l'Aviazione militare italiana dalle origini alla Grande Guerra: le aviazioni con le stellette in Italia oggi*, Cremona, Persico, 2001
(82) Ernst von Hoeppner. *L'aviazione tedesca in Guerra*, Milano, Marangoni, 1933
(83) Susy Dan Lombardi, *Ali di tela: tra mito e storia: l'Aviazione italiana dalle origini alla Grande Guerra,* Bassano del Grappa : Itinera progetti, 2005
(84) Roberto Sardo, Gualtiero Raccanelli, Ivo Michael Forti, *Caproni su Lubiana: 18 febbraio 1916*, Aviano : Aeronautica Militare, 2008
(85) Guelfo Civinini, *Draghi, salsicce e altri volatili,* in: *La lettura. Rivista Mensile del Corriere della Sera.* Anno XVII, n. 4, Aprile 1918; Guelfo Civinini, *La guerra nel nostro cielo,* in: *La lettura. Rivista Mensile del Corriere della Sera.* Anno XVII, n. 2, febbraio 1918. Ettore A. Vincelli, *Un saggitario nel cielo* in: *La lettura. Rivista Mensile del Corriere della Sera.* Anno XVII, n. 2, febbraio 1918.

(86) Stefano Gambarotto, Enzo Raffaelli, Steno Zanandrea, *Fuoco dal cielo: i bombardamenti aerei sulle citta del Veneto e i danni al patrimonio artistico: 1915-1918*, Treviso : Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano Comitato di Treviso, 2008.
(87) Gregory Alegi, *La battaglia di Istrana, 26 dicembre 1917,* in: *Storia Militare*, n.5; Giuseppe Ciampaglia, *Come sparare attraverso l'elica,* in: *Storia Militare,* n.9; Luigi Cortelletti, *Nordamericani in Italia nella Grande Guerra*, in: *Storia Militare,* n. 93, Filippo Cappellano, *Discipilina e giustizia militare nell'ultimo anno della Grande Guerra, Storia Militare,* n. 98- Filippo Cappellano, *Comunicazioni e intercettazioni radio nella Grande Guerra,* in: *Storia Militare,* n. 106; Tullio Marcon, *I dirigibili militari italiani,* in: *Storia Militare,* n. 108; Giuseppe Ciampaglia, *Amedeo Mecozzi,* in: *Storia Militare,* n. 110; Ferdinando Pedriali, *Aerei Italiani in Libia (1911-12)*, in: *Storia Militare,* n. 170.
(88) Paolo Varriale, *Amedeo Mecozzi, biografia,* in: *Quaderni della Rivista Aeronautica*, Edizioni Rivista Aeronautica A.M.I. 2006-2008, n.1; Paolo Varriale, *Caccia, istruzioni per l'uso*, in: *Quaderni della Rivista Aeronautica*, Edizioni Rivista Aeronautica A.M.I. 2006-2008, n.2
(89) Aerei Militari – Gli assi degli Albatros nella prima guerra mondiale, Madrid Del Prado-Osprey 2001
(90) Rosario Abate, Gregory Alegi, Giorgio Apostolo, *Aeroplani Caproni Gianni Caproni ideatore e costruttore di ali italiane*, Trento, Museo Caproni, 1992.
(91) Paolo Varriale (a cura di) con Mauro Antonellini e Ivo Michael Forti, *Gli Austriaci a Casa Baracca*, Faenza, Edit Faenza, 2009.
(92) www.wikipedia.org enciclopedia digitale *on line*.
(93) Innocente Azzalini, Dino Uliana, Giorgio Visentin, Aerocampi austro-tedeschi sul fronte del Piave : Novembre 1917-Ottobre 1918, Vittorio Veneto, De Bastiani, 2008
(94) Mario Marangon, *Da ieri sera tuona terribilmente il cannone*, Quinto di Treviso, Comune di Quinto, 2008.
(95) Norman McMillan, *Offensive Patrol*, London, Jarrolds, 1973.
(96) Agostino Salvagno, *Tecnica dei motori e degli apparecchi di volo per motoristi e montatori specializzati in aeronautica*, Venezia , Tip. Salvagno, 1929.
(97) *I.A.R.B. /Aerofan* 1971/2006, Milano, Giorgio Apostolo Editore.
(98) www.earlyaviator.com
(99) *Gli eserciti del ventesimo secolo*, Roma, Curcio Periodici, 1980.
(100) Walter Musizza, Giovanni De Dona, Marco Rech, Ali di guerra sulle dolomiti: l'attivita dell'aviazione italiana ed austriaca sul fronte bellunese dal 24 maggio 1915 al 10 novembre 1918, Rasai di Seren del Grappa , DBS, 2002.
(101) Stefano Bulgarelli, Roberta Russo, Paolo Varriale (a cura di), *Il folle volo: uomini e aerei della Prima Guerra Mondiale*, Modena, Fotomuseo Giuseppe Panini, 2007.
(102) Piero Tessaro, *Feltre nella grande guerra. Feltre e dintorni durante l'occupazione austroungarica, il campo d'aviazione austroungarico di Feltre, foto dall'aereo sul fronte del Grappa, immagini da terra del fronte del Grappa, foto di campi d'aviazione italiani, foto varie e brevi testi*, Rasai di Seren del Grappa : DBS, 2002.
(103) Giuseppe Dicorato, Giorgio Apostolo, *I precursori e i protagonisti del volo* , Istituto geografico De Agostini Novara 1985.
(104) *L'aviazione. Grande enciclopedia illustrata*, Novara, Istituto geografico De Agostini, 1982.
(105) Caterina Arrigoni, (a cura di Giancarlo Follador), *Cara Pierina*, Valdobbiadene, Banca Popolare Piva, 1994.
(106) Consociazione turistica italiana, *Sui campi di Battaglia: il Piave e il Montello*, Milano, Consociazione turistica italiana, 1940.
(107) Giuseppe Pennella, *La Battaglia del Montello*, Giavera del Montello, 1968.
(108) Paolo Monelli, *La nostra guerra 1915-18 nel ciquantenario*, Milano, TCI ,1968.